„WILGA-2" OZDOBĄ XXXIII MTP ● JAK SZCZERE ZŁOTO ● „COMET IV"

SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (678) ● 5. VII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

I PUNKT WIDZENIA ● SZYBOWIEC KLASY STANDARD BK-5



PZL-104 „WILGA-2P", najzgrabniejszy samolot wielozadaniowy Dwudziestolecia, był ozdobą tegorocznych XXXIII Międzynarodowych Targów Poznańskich. Piszemy o tym na stronach 4 i 5. Foto: R. Felczak



WŁADYSŁAW GOMUŁKA

ponownie I sekretarzem Komitetu Centralnego PZPR

W dniu 20 czerwca, po 6-dniowych obradach, zakończył się IV Zjazd PZPR. Zjazd wybrał Komitet Centralny w składzie 85 członków i 78 zastępców oraz Centralną Komisję Rewizyjną w składzie 25 członków. Zjazd zaakceptował poprawki do statutu oraz podjął uchwałę.

Na pierwszym plenum KC PZPR, które zebrało się podczas przerwy w obradach Zjazdu, I sekretarzem KC wybrany został ponownie Władysław Gomułka.

Plenum wybrało Biuro Polityczne KC w składzie: Józef Cyrankiewicz, Edward Gierek, Władysław Gomułka, Stefan Jędrychowski, Zenon Kliszko, Ignacy Loga-Sowiński, Edward Ochab, Adam Rapacki, Marian Spychalski, Eugeniusz Szyr, Franciszek Waniołka, Aleksander Zawadzki.

Komitet Centralny uznał za celowe powołanie zastępców członków Biura Politycznego i wybrał do piastowania tych funkcji: Mieczysława Jagielskiego, Piotra Jaroszewicza i Ryszarda Strzeleckiego.

W skład Sekretariatu KC weszli: Władysław Gomułka, Witold Jarosiński, Bolesław Jaszczuk, Zenon Kliszko, Edward Ochab, Artur Starewicz, Ryszard Strzelecki i Józef Tejchma.





POWYŻEJ — Z LEWEJ: Władysław Gomułka na trybunie IV Zjazdu.

●

Z LEWEJ: Fragment sali obrad Zjazdu. Na pierwszym planie siedzą: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. Jan Raczkowski (wybrany zastępcą członka KC PZPR) i Główny Kwatermistrz WP gen. dyw. Zimiński.

●

Z PRAWEJ: Przed udaniem się na salę obrad Zjazdu — wicepremier Zenon Nowak, Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. Jan Raczkowski, zastępca szefa GZP gen. bryg. Józef Urbanowicz, szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa płk Mieczysław Puteczny oraz inni delegaci.

Foto: WAF — J. Fil (3)

Wyniki X Szybowcowych Mistrzostw Polski

Miejsce	Pilot	Aeroklub	Pkt
1	Franciszek Kępka	Bielsko-Biała	6 478 pkt
2	Andrzej Kmiotek	Warszawa	5 913 pkt
3	Jan Wróblewski	Bydgoszcz	5 893 pkt
4	Henryk Muszczyński	Ostrów Wlkp	5 662 pkt
5	Józef Pieczewski	Łódź	5 615 pkt
6	Jerzy Adamek	Warszawa	5 461 pkt
7	Edward Makula	Katowice	5 455 pkt
8	Mirosław Królikowski	Warszawa	5 436 pkt
9	Gyorgy Petroczy	/Węgry/	5 366 pkt
1o	Stefan Makne	Poznań	5 26o pkt
11	Rajmund Jakób	Poznań	5 224 pkt
12	Horst Rakowski	/NRD/	5 16o pkt
13	Jerzy Popiel	Jelenia Góra	4 993 pkt
14	Jerzy Krasiński	Warszawa	4 75o pkt
15	Marian Gorzelak	Wrocław	4 6o8 pkt
16	Franciszek Niechwiejczyk	Warszawa	4 582 pkt
17	Ludwik Merło	Bydgoszcz	4 523 pkt
18	Adam Witek	Kielce	4 514 pkt
19	Gyorgy Uivari	/Węgry/	4 511 pkt
2o	Leszek Kuciński	Rzeszów	4 493 pkt
21	Stanisław Kluk	Stalowa Wola	4 422 pkt
22	Edward Popiołek	Kraków	4 4oo pkt
23	Zenon Skolski	Jelenia Góra	4 239 pkt
24	Adela Dankowska	Poznań	4 o97 pkt
25	Tadeusz Góra	Bielsko-Biała	4 o3o pkt
26	Stanisław Wielgus	Warszawa	3 823 pkt
27	Franciszek Szachewicz	Warszawa	3 468 pkt
28	Julian Ziobro	Jelenia Góra	3 431 pkt
29	Sadomir Smoliński	Ostrów Wlkp	3 336 pkt
3o	Janusz Pasierski	Warszawa	3 18o pkt
31	Stanisław Ratusiński	Zielona Góra	3 o98 pkt
32	Eugeniusz Fuchs	Lublin	3 o37 pkt
33	Gerhard Wissmann	/NRD/	2 954 pkt
34	Henryk Sienkiewicz	Jelenia Góra	2 917 pkt
35	Bolesław Kochanowski	Wrocław	2 338 pkt
36	Franciszek Kukliński	Bydgoszcz	1 726 pkt

TRIUMF MŁODYCH PILOTÓW W LESZNIE

FRANCISZEK KĘPKA szybowcowym Mistrzem Polski

W niedzielę, dnia 21 czerwca br. na leszNieńskim lotnisku Centrum Szybowcowego APRL odbyła się uroczystość zamknięcia X Jubileuszowych Szybowcowych Mistrzostw Polski. Przybyli na nią m. in. dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych Leszna oraz powiatu leszczyńskiego, liczni działacze lotniczy.

W wyniku rozegrania ośmiu konkurencji (ostatnia, nieudany docel-powrót Leszno — Żarnów — Leszno, zakończyła się zwycięstwem E. Makuli), tytuł szybowcowego Mistrza Polski na rok 1964 oraz kryształowy puchar ufundowany przez prezesa Rady Ministrów PRL Józefa Cyrankiewicza zdobył 24-letni bielszczanin **FRANCISZEK KĘPKA.**

Szczegółową relację z przebiegu X SMP zamieścimy w następnym numerze „Skrzydlatej".

• Z KRAJU •

REDAKTOR naczelny czechosłowackiego czasopisma lotniczego „Kridla vlasti", Josef Fryba, przebywał w Polsce w dniach 15—21 czerwca br. Redaktor Fryba był w Warszawie, odwiedził naszą redakcję, złożył wizytę sekretarzowi generalnemu APRL, zwiedził MTP w Poznaniu oraz przebywał w Lesznie, gdzie obserwował przebieg ostatnich konkurencji X Szybowcowych Mistrzostw Polski.

★

MŁODA pilotka Aeroklubu Łódzkiego, Elżbieta Grodecka, zdobyła przelotem docelowo-powrotnym 314 km (na trasie Łódź — Toruń — Łódź) wykonanym na szybowcu „Mucha-Standard", drugi diament do swej złotej odznaki szybowcowej.

★

W HUFCU Łódź-Polesie (na Kozinach) działa już od dwóch lat harcerski szczep komandosów liczący 220 osób. Ostatnio nawiązał on ścisłą współpracę z Aeroklubem Łódzkim i miejscowym oddziałem LOK.

★

AEROKLUB Słupski i Komitet Wojewódzki ZMS w Koszalinie zorganizują w lecie obóz szybowcowy dla młodzieży ZMS-owskiej ze szkół województwa koszalińskiego. Uczestniczyć w nim będzie 50 uczniów.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu rozegrane zostały w dniach 14—22 czerwca br. II międzyklubowe zawody szybowcowe o puchar Ziemi Sądeckiej. Protektorat nad zawodami objął przewodniczący Prezydium MRN w Nowym Sączu — J. Pieczkowski.

★

PILOT Aeroklubu Lubelskiego, Jerzy Dyczkowski, zwyciężył w mistrzostwach szybowcowych Ziemi Białostockiej. Drugie miejsce zajął Henryk Jaworski z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Pil. Dyczkowski wygrał 5 konkurencji na sześć ogółem rozegranych, a raz zajął drugie miejsce.

★

WYTWÓRNIA Filmowa Wojska Polskiego „Czołówka" zrealizowała ostatnio kilka flimów dokumentalnych i publicystycznych. Są to m. in.: **„Pierwsza wystartowała"** — reportaż z ćwiczeń żołnierzy z jednostki rakietowej (scenariusz i realizacja — Janusz Chodnikiewicz), **„Pułk Lotniczy Warszawa"** — film monografia o najstarszej jednostce ludowego lotnictwa polskiego (scenariusz — St. Ozimek i Z. Koziarski), **„Podniebny balet"** — reportaż z ćwiczeń wojsk powietrzno-desantowych (realizacja — Jerzy Vaulin) oraz **„Wojska rakietowe"** — film dokumentalny o broni rakietowej (scenariusz i reżyseria — Maciej Sieński).

★

SAMOLOTY Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL przeprowadziły w okresie ok. 2 tygodni akcję zwalczania szkodników leśnych w województwach: katowickim, opolskim, zielonogórskim i poznańskim. Zabiegami chemicznymi objęto obszar 24 tysięcy hektarów drzewostanu. W akcji wzięło udział 11 samolotów „Gawron".

★

TECHNICY Aeroklubu Lubelskiego: St. Rejak, Cz. Żydek i J. Zdunek wykonali swe zobowiązanie podjęte dla uczczenia IV Zjazdu PZPR i XX-lecia PRL. Wyremontowali oni silnik i samolot CSS-13, cztery szybowce oraz wóz transportowy do szybowców.

★

WZOREM lat ubiegłych, Aeroklub Ziemi Lubuskiej i KW ZMS organizują w lipcu br. na lotnisku w Zielonej Górze obóz szybowcowy dla młodzieży szkół średnich.

(ika)



POLSKA Z LOTU PTAKA

SZCZECIN. Tak z lotu ptaka wyglądają szeregi bloków pięknego Osiedla Grunwaldzkiego. Szczecin, podobnie jak inne miasta polskie, rozbudowuje się z dużym rozmachem, przy czym stosowane tu są najnowocześniejsze metody budownictwa wielkopłytowego. Foto: A. Ziemiński

• W SKRÓCIE • W SKRÓCIE • W SKRÓCIE • W SKRÓCIE •

SEKRETARZ Wydziału Nauk Technicznych PAN, profesor zwyczajny budowy samolotów Politechniki Warszawskiej, Franciszek Misztal, został wybrany przez zgromadzenie ogólne PAN członkiem rzeczywistym Polskiej Akademii Nauk.

★

PZL w swej ekspozycji na Międzynarodowych Targach Poznańskich wystawił m. in. samolot uniwersalny „Wilga — 2", śmigłowiec SM—1 oraz liczne modele samolotów i szybowców produkowanych przez polski przemysł lotniczy.

★

WE WROCŁAWIU odbyły się II Szybowcowe Mistrzostwa Aeroklubu Wrocławskiego. Wzięło w nich udział 25 zawodników; oprócz pilotów wrocławskich w zawodach wzięło udział: 3 pilotów czechosłowackich oraz 2 pilotów z NRD. Nasi piloci i NRD startowali na szybowcach „Jaskółka", „Mucha" i „Bocian", natomiast Czechosłowacy na swoich szybowcach typu „Orlik". Wyniki zawodów podamy w następnych numerach.

★

W POZNANIU przeprowadzono mistrzostwa samolotowe Aeroklubu Poznańskiego. Pierwsze miejsce zajął inż. Zdzisław Reguła — 4 485 pkt. Startował on na samolocie „Junak-3" i wyprzedził następujacych pilotów: Bodycha (CSS-13) — 4 455 pkt, Gabryelewicza (CSS—13), Gołębiewskiego (CSS—13) i Wątrobę (Zlin 26).

★

SZYBOWNICY Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu zdobyli w bieżącym sezonie 5 srebrnych odznak. Dotychczas wylatali oni na szybowcach ponad 200 godzin.

★

W ZIELONEJ GÓRZE odbyło się VI Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. W obradach uczestniczył poseł na Sejm PRL — Teofil Fleischer. Po omówieniu dotychczasowego dorobku klubu i wytyczeniu zadań na przyszłość, wybrano nowe władze na czele których stanął ponownie Tadeusz Wieliński. Ponadto do zarządu wybrani zostali: I sekretarz KMiP PZPR w Zielonej Górze — Jan Gomułka, poseł na Sejm PRL — Teofil Fleischer i członek KW ZMS — Zenon Krystek.

★

W BIAŁYMSTOKU odbyły się IV Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej. Na starcie tej dorocznej imprezy szybowcowej stanęło 13 pilotów, reprezentujących następujące aerokluby: Warszawski, Olsztyński, Świdnicki, Lubelski, Elbląski i Białostocki. W zawodach wziął również udział jeden reprezentant NRD z aeroklubu berlińskiego. Wyniki zawodów podamy w następnych numerach.

★

W MIELCU, na stadionie „Stali" i placu centralnym miasta, odbyły się zawody modeli latających na uwięzi o puchar przechodni redakcji „Głosu Załogi". Imprezę już po raz siódmy zorganizował Aeroklub Mielecki.

★

W KRAKOWIE na Błoniach odbyła się uroczystość wręczenia sztandaru szczepowi lotniczemu im. Żwirki i Wigury ZHP. Szczep ten składa się z trzech drużyn harcerskich i dwóch drużyn zuchowych. Współpracują one z Aeroklubem Krakowskim jako Koło Lotnicze Nr 18 i posiadają własną modelarnię lotnicza. Drużyny te zajmują się popularyzacją zagadnień współczesnej techniki lotniczej i TOPL.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu odbyły się zawody modeli latających z udziałem 40 zawodników. Pierwsze miejsce w kategorii szybowców zajął Gabriel Błach, a zwycięzcą w kategorii modeli z napędem mechanicznym został Marek Jaczarek..

★

AEROKLUB Krakowski i miejscowy oddział PLL LOT zorganizowały dla młodzieży krakowskich szkół średnich ciekawy konkurs pod nazwą „Samolotem dookoła świata". Zwyciężył w nim uczeń Technikum Energetycznego Krakowa — Jacek Dańda. W nagrodę odbędzie on bezpłatny przelot samolotem pasażerskim na jednej z linii krajowych.

★

Z OKAZJI „Dni Rzeszowa" rzeszowski oddział biura podróży „Turysta" i Polskie Linie Lotnicze LOT, zorganizowały atrakcyjne loty turystyczne. Wzięło w nich udział blisko 100 osób, które miały okazję przelecieć się nad stolicą rzeszowszczyzny i jej okolicami.

★

DLA uczczenia XX-lecia PRL Aeroklub Mielecki wydał odezwę do kół lotniczych w sprawie podejmowania czynów społecznych. Na apel ten odpowiedziało 12 kół lotniczych, które podjęły konkretne zobowiązania, a miedzy innymi, wykonanie pomocy naukowych dla szkół, urządzanie kącików lotniczych itp. Młodzież ta bierze ponadto udział w pracach porządkowych przy urządzaniu kwietników, placów gier i zabaw dla swoich szkół. Członkowie tych kół prowadzą również współzawodnictwo w zdobywaniu sprawności lotniczych.

★

AEROKLUB Szczeciński zawiadomił, że prace porządkowe objete zobowiązaniem z okazji XX-lecia PRL zostały wykonane przed terminem.

★

W AEROKLUBIE Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze przechodzi szkolenie spadochronowe grupa funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej.

★

Z OKAZJI Międzynarodowych Zawodów Modeli Latających na uwiezi, jakie odbyły się w Sosnowcu, w dniach 21 — 24 maja br., Komitet Organizacyjny imprezy, na którego czele stanął I sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Sosnowcu — inż. Stefan Gołębiowski, wydał piękny program-informator, który tu z satysfakcja odnotowujemy. Oprócz bieżących informacji związanych z zawodami, znajdujemy w nim obszerną informację o Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu, a szczególnie o jego sektorze lotniczym (w którym, jak wiadomo, znajduje się najlepszy w kraju tor modelarski). Miło nam również donieść, że nie zapomniano w nim także o naszym tygodniku. Dziękujemy.

Z ZAGRANICY • Z ZAGRANICY • Z ZAGRANICY • Z ZAGRANICY • Z ZAGRANICY • Z ZAGRANICY

Sport spadochronowy

★ **W dniach** 28 i 29 sierpnia br. na lotnisku klubu lotniczego w Lipsku — Mockau (NRD) odbędą się zawody spadochronowe „O puchar miasta Targów — Lipska". Przewidziana jest tylko jedna konkurencja, a mianowicie skoki indywidualne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Do uczestnictwa w zawodach nie są dopuszczeni członkowie spadochronowej kadry narodowej.

★

★ **Na lotnisku** aeroklubu w Halle (NRD) w dniach 17—19 VII. br. odbędą się ogólnokrajowe otwarte zawody spadochronowe. Przewidziane są skoki pojedyńcze i grupowe. Konkurencje: skok pojedyńczy kombinowany z wysokości 1 000 m oraz skok grupowy kombinowany z wysokości 1 000 m.

★

★ **Oprócz** Zdenka Kapłana i Jarosława Jehliczki, mających na swym koncie po ponad 2000 skoków, w Czechosłowacji jest wielu spadochroniarzy, którzy wykonali już po 1 000 skoków i więcej. Skoczek Klima ma wykonanych 1 300 skoków, Jindra, Kalaus, Mally i Urban — po 1 200. Spadochroniarka Rybova wykonała 1 550 skoków, Gribalova — 1 250, Zarybnicka — 1 100.

Komunikacja i transport

★ **Amerykańskie** towarzystwo komunikacji powietrznej TWA zaprotestowało ostro przeciwko próbom innej firmy lotniczej USA — PAWA — wejścia na rynek wschodniej Afryki, poprzez uruchomienie linii lotniczej do Nairobi — stolicy Kenii. Dyrekcja TWA zaznacza że obsługuje szlaki łączące Amerykę Północną z Afryką wschodnią już od roku 1946.

★

★ **Ratyfikowana** została przez zachodnioniemiecki Bundestag pierwsza umowa lotnicza między NRF i Indią. Na podstawie tego porozumienia samoloty towarzystwa „Lufthansa" lądować będą w drodze do Japonii i Australii na lotniskach Indii.

★

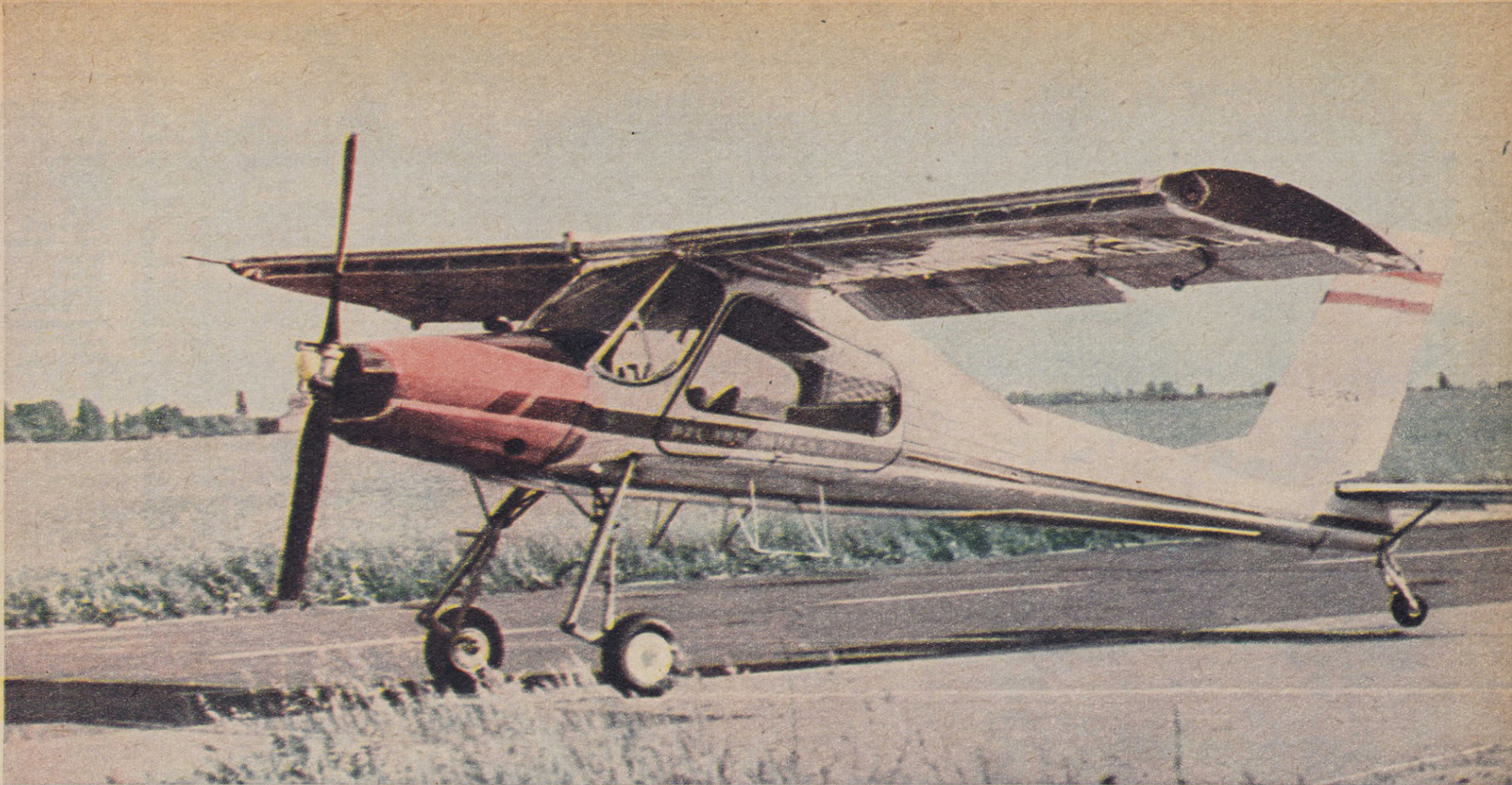
★ **Chiny Ludowe** zakupiły w ZSRR pięć samolotów turbośmigłowych Il-18, do obsługi linii zagranicznych. Przypuszcza się, że samoloty te będą kursować na nowych trasach: Pekin — Paryż i Pekin — Hawana.

W JEDNYM z garnizonów lotniczych przeprowadzone zostały mistrzostwa Lotnictwa Operacyjnego w trójboju wojskowym. Wzięło w nich udział 90 zawodników spośród oficerów, podofcerów i szeregowych. Drużynowo pierwsze miejsce zajął zespół oficera Pacanowskiego, drugim był zespół oficera Janela, a trzecim zespół oficera Olczaka.

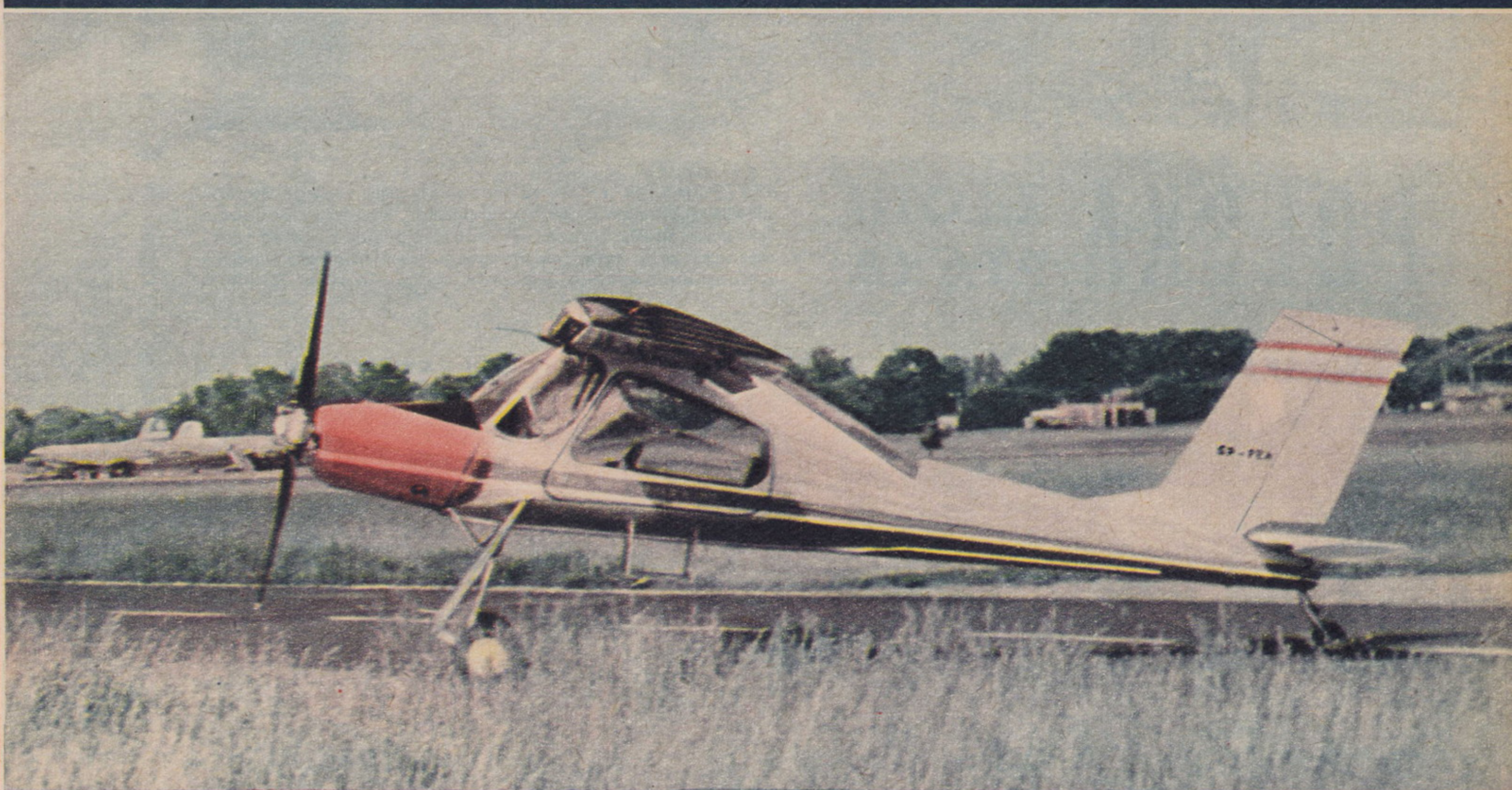
★

W OKRESIE trwania tegorocznych Międzynarodowych Targów Poznańskich lotnisko na Ławicy przygotowane zostało do zwiększonego ruchu przewozowego. Uporządkowano i upiększono otoczenie budynku portowego, odnowiono również lokal LOT-u przy ulicy Armii Czerwonej oraz uruchomiono placówkę PLL LOT na terenie MTP. Od 1 czerwca br. uległ zmianie rozkład lotów pomiędzy Poznaniem a Warszawą. Linia ta otrzymała pięć stałych połączeń codziennie i obsługiwały ja 32-miejscowe samoloty Il-14. Towarzystwo lotnicze NRD „Interflug" uruchomiło w dniach od 6 do 21 czerwca br. codzienne połączenie Poznania z Berlinem.

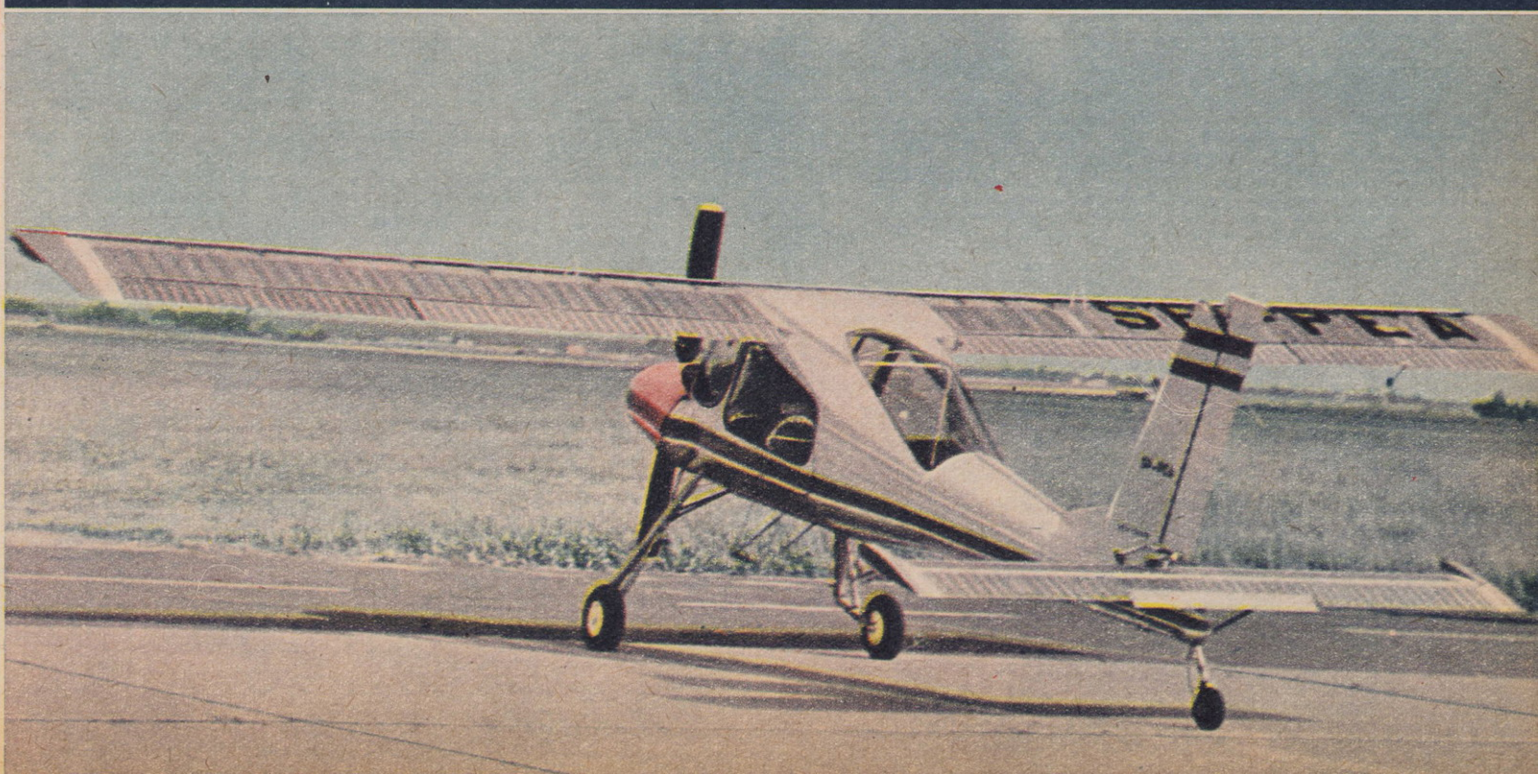
„WILGA-2" OZDOBĄ XXXIII MTP



PZL-104 „Wilga-2" w nowej szacie zewnętrznej.



Wyżej i niżej: Targowa „Wilga-2P" w całej krasie. Kolory: biały- czerwony-srebrny i czarny.



NA zeszłorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich oglądaliśmy duży, malowany na wiśniowo model samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga-2" zaprojektowanego przez inż. inż. B. Żurakowskiego i A. Frydrychowicza. W sierpniu ubiegłego roku pierwszy prototyp „Wilgi-2" został oblatany i pokazany oficjalnie przedstawicielom władz i prasy. W tym roku „Wilgę-2P", czyli jej wersję łącznikowo-pasażerską, mogliśmy oglądać na XXXIII Międzynarodowych Targach Poznańskich, gdzie był wystawiony na stoisku Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego.

W okresie niecałego roku, który upłynął od chwili oblotu, „Wilga-2" przeszła spory odcinek swej drogi rozwojowej. Zbudowane zostały cztery prototypy, z których właśnie czwarty oglądaliśmy na Targach. Drugi prototyp oblatany był 30 grudnia 1963 r., trzeci i czwarty — 19 marca 1964 r. Samolot przeszedł wszechstronne próby fabryczne, które potwierdziły obliczenia projektowe oraz pozwoliły sprawdzić praktycznie wartość przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych.

W maju br. „Wilga" zaprezentowała się w dziedzinie sportu. Pilot mgr inż. Jerzy Jędrzejewski ustanowił na niej krajowy rekord wysokości w klasie samolotów o ciężarze od 500 do 1 000 kG osiągając wysokość 6 650 m.

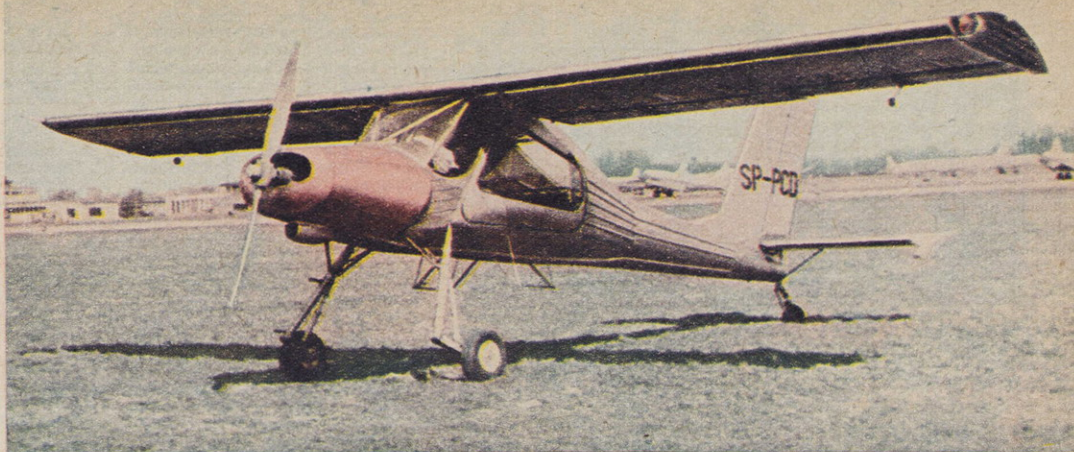
Wystawiony na Targach egzemplarz „Wilgi-2" różnił się nieco od pierwszego prototypu demonstrowanego w ubiegłym roku po oblocie. Przede wszystkim zwracał uwagę inny kształt osłon silnika. Poprzednie osłony miały otwierane tylko pokrywy boczne. Obecnie osłony składają się z dwóch symetrycznych połówek, rozwieranych jak wrota lub jeśli ktoś woli inne porównanie — jak paszcza krokodyla, który głowę przekręcił na bok. Teraz dostęp do każdej części silnika jest bardzo dobry. Z tyłu osłon silnika zostały założone zasłonki w kształcie półkul, które służą do regulacji chłodzenia silnika.

Tablica przyrządów — o ciemnozielonej barwie — ma nieco inny kształt niż w pierwszym prototypie; zmieniło się też rozmieszczenie na niej przyrządów pokładowych.

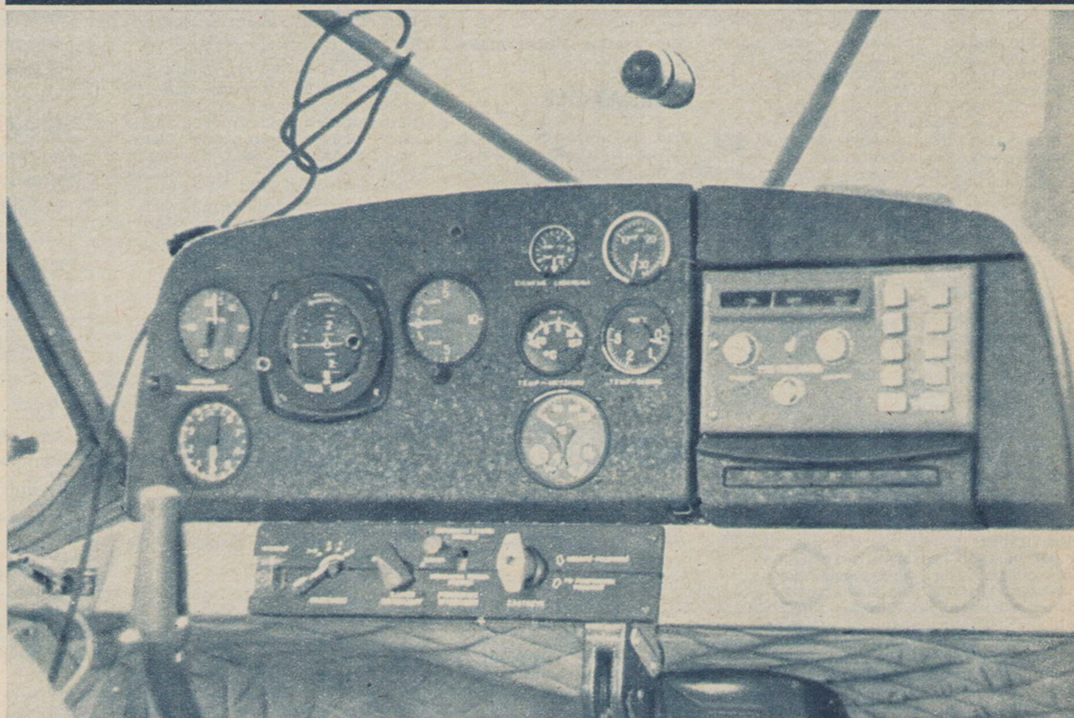
Samolot otrzymał ponadto estetyczne wykończenie wnętrza. Fotele przednie i kanapka tylna wykonane są z pianki gumowej krytej brązową skórą. Na podłodze — chodniki. Sufit, ściana ogniowa i dół drzwi pokryte tapicerką ortalionową.

Pierwszy prototyp „Wilgi-2" pokazany w sierpniu ubiegłego roku miał skrzydła od „Wilgi-1", kryte płótnem. Z takimi skrzydłami widzieliśmy też „Wilgę" we wrześniowej „Skrzydlatej Polsce" z ub. roku. Dopiero na zdjęciach zimowych w „Skrzydlatej" pokazaliśmy „Wilgę-2" ze skrzydłami krytymi blachą żłobkowaną. Są to właściwe skrzydła „Wilgi-2" i z nimi też widzieliśmy ją na Targach. „Wilga-2P" wystawiona na XXXIII MTP była bardzo efektownie pomalowana: trójbarwnie, przy wykorzystaniu srebrnego koloru blachy duralowej. Góra kadłuba, dach kabiny i usterzenie pionowe — białe. Pas wzdłuż kadłuba i pasy na końcach skrzydeł i usterzeń — biało-czerwone. Góra osłony silnika — czarna.

Z ciekawszych informacji o samolocie warto podać, że „Wilga-2" jest jednym z nielicznych samolotów, który po zbudowaniu okazał się lżejszy niż przewidywał projekt (a nie cięższy — jak większość prototypów). Świadczy to dobrze o umiejętnościach zespołu konstrukcyjnego. Ponieważ maksymalny ciężar w locie samolotu jest ograniczony wytrzymałością konstrukcji, mniejszy ciężar własny samolotu oznacza większy ładunek użyteczny lub lepsze osiągi. „Wilga-2" miała mieć ciężar własny 700 kG. Pierwszy prototyp miał ciężar 650 kG, zaś samoloty z tapicerką, starannym wykończeniem kabiny, lakierowaniem itp. mają ciężar 670 kG.



Samolot PZL-104 „Wilga-C" z silnikiem o mocy 225 KM.



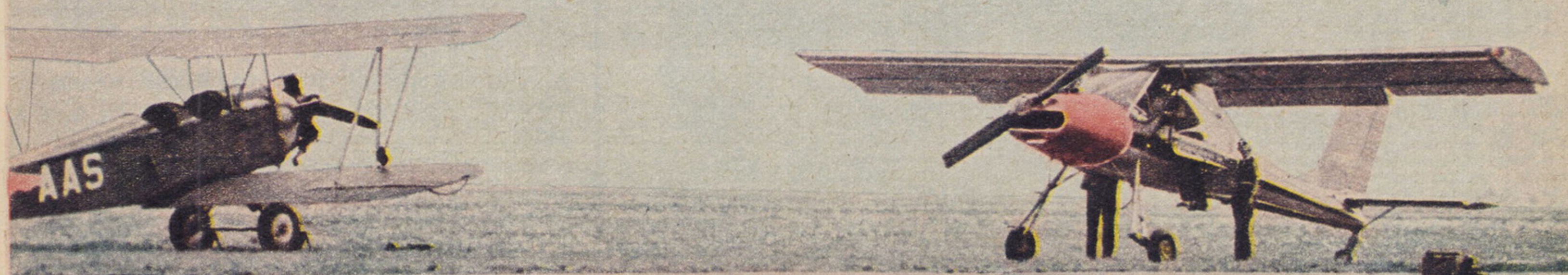
Nowa tablica przyrządów „Wilgi-2". Przyrządy pilotażowo-nawigacyjne zgrupowane wokół sztucznego horyzontu. Busola — zamocowana na szybie. Pośrodku — przyrządy silnikowe. Z prawej strony — radiostacja.

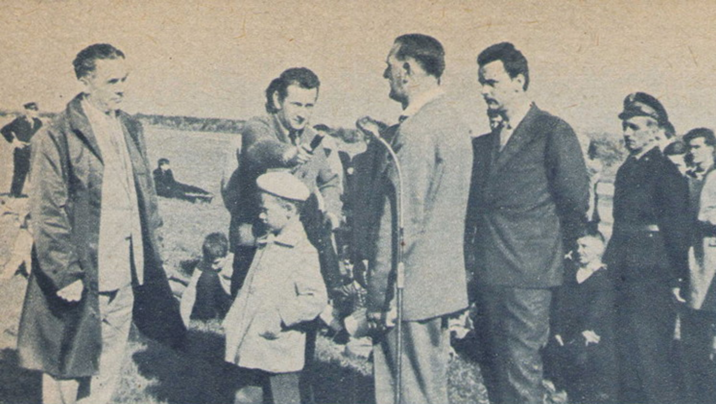
„Wilga-2" z polskim silnikiem WN-6 BB2 o mocy 185 KM jest budowana w kilku wersjach. W wersji aeroklubowej — która ma zasilić nasze aerokluby — noszącej nazwę „Wilga-2A", samolot spełni rolę samolotu holującego, samolotu do lotów turystycznych i dyspozycyjnych. Jako samolot holujący „Wilga" wyposażona jest w elektryczną zwijarkę liny holowniczej, a lina ma regulowaną długość. Do holu kilku szybowców równocześnie służy zwykły zaczep holowniczy. „Wilga-2" z szybowcem „Foka" będzie miała prędkość wznoszenia ponad 4 m/sek. Samolot używany do skoków spadochronowych będzie zabierał trzech skoczków, oprócz pilota-instruktora spadochronowego. Do lotów turystycznych i dyspozycyjnych „Wilga" zabierze 3 pasażerów, poza pilotem. W wersji sanitarnej („Wilga-2S") — przewidzianej dla naszego lotnictwa sanitarnego — samolot będzie wyposażony w odpowiedni sprzęt medyczny i oprócz pilota będzie zabierał dwóch chorych i lekarza. Wersja rolnicza „Wilga-2R", której przeznaczeniem jest obsługiwanie pól o małej powierzchni, przy których „Gawron" staje się nieekonomiczny — zostanie wyposażona w urządzenia do rozpylania proszków i opryskiwania cieczami. Należy spodziewać się, że w niedługim czasie przejdą próby eksploatacyjne wszystkie wersje „Wilgi-2".

Na zakończenie zachowaliśmy ostatnią nowość o „Wildze". Zapowiadana rok temu i przeznaczona na eksport odmiana „Wilgi-2" z silnikiem Continental już istnieje. Zamieszczamy obecnie zdjęcie jednego z prototypów tej odmiany. Nosi ona nazwę „Wilga-C" i otrzymała silnik Continental 0-470-13A o mocy 225 KM oraz metalowe śmigło Mc Cauley o średnicy 2,2 m. Ponieważ silnik ten ma rozruch elektryczny, a nie pneumatyczny jak WN-6, w tej odmianie „Wilgi" usunięto instalację pneumatyczną i zastosowano hamulce hydrauliczne. Przy tych samych wymiarach i ciężarach co „Wilga-2", „Wilga-C" ma nieco wyższe osiągi, a to dzięki użyciu silnika o większej mocy. Zmiana silnika pociągnęła za sobą oczywiście zmianę osłon silnika, łoża silnikowego i instalacji związanych z silnikiem. „Wilgę-C" od „Wilgi-2" wyróżnia ponadto migacz umieszczony na szczycie steru kierunku oraz bogatsze wyposażenie tablicy przyrządów.

Jak widzimy, jeden z naszych najładniejszych samolotów rozwija się i chwila, gdy „Wilgi" zaczną licznie startować z lotnisk aeroklubowych, jest już bliska.

„Zmiana warty w aeroklubach". Piloci oczekują chwili, gdy nowe „Wilgi" zastąpią wysłużone CSS-y.





Otwarcie sezonu lotniczego w Mielcu, dnia 17 maja br. O gotowości rozpoczęcia pracy wiceprezes Aeroklubu Mieleckiego, Tadeusz Kulpa, melduje I sekretarzowi KW i członkowi KC PZPR tow. Kruczkowi. **Foto: S. Furmaniak**



MIELEC

DNIA 17 maja br. odbyło się uroczyste otwarcie sezonu połączone z przekazaniem prze dyrekcję WSK Mielec samolotu M-2 i szybowca metalowego „Pliszka" na własność Aeroklubowi Mieleckiemu. Na uroczystość tę przybyli: I sekretarz KW i członek KC PZPR, tow. Kruczek, przedstawiciele Wojewódzkiej i Powiatowej Rady Narodowej, I sekretarz KP PZPR, tow. Cichocki, dyrekcji Rady Robotniczej i Rady Zakładowej na czele z dyrektorem technicznym inż. Tkaczykiem, Wojsk Lotniczych oraz przedstawiciele wszystkich aeroklubów Ziemi Rzeszowskiej.

Otwarcie sezonu odbyło się pod hasłem „normalny dzień pracy na lotnisku". Tow. Kruczek w krótkich i serdecznych słowach pozdrowił wszystkich działaczy lotniczych oraz pilotów i skoczków Ziemi Rzeszowskiej, życząc im dużo sukcesów. Z kolei nastąpiło przekazanie sprzętu lotniczego, a w imieniu aeroklubu sprzęt przyjął i serdecznie podziękował prezes Aeroklubu Mieleckiego Kazimierz Tyrlik (z prawej).

W dalszej części uroczystości odbyło się pasowanie na pilotów przez legendarnego Ikara, który odczytuje tekst roty i przyrzeczenia, zaopatrzonego w wielkie pieczęcie. Dopełnieniem tej ceremonii było stuknięcie w prawe ramię drążkiem sterowym.

Ponadto na program normalnego dnia pracy na lotnisku złożyły się: lot grupowy samolotów wszystkich aeroklubów Ziemi Rzeszowskiej, akrobacja na samolotach, m. in. M-2, szybowcach „Pliszka", skok grupowy w wykonaniu skoczków Aeroklubu Rzeszowskiego oraz rajd motocyklowy w pogoni za meldunkiem zrzuconym z samolotu.

*

Szybownicy naszego aeroklubu w dniach od 23—28.V.1964 r. wykonali szereg udanych przelotów. Dnia 23 maja pilot Tadeusz Pakuła wystartował do przelotu docelowo-powrotnego do Częstochowy. Niestety, warunki atmosferyczne nie pozwoliły na ukończenie tego przelotu. Pilot uzyskał odległość 303 km, spełniając tym przelotem pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Dnia 24 maja Tadeusz Stępczyk wykonał przelot docelowy do Słubic 525 km, uzyskując drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Natomiast Tadeusz Pakuła i Zdzisław Żak uzyskali za przelot docelowy do Ostrowa Wlkp 308 km swoje pierwsze diamenty. Dla tego ostatniego był to również pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. W dniu 27 maja Tadeusz Pakuła przelotem docelowym do Rzepina 515 km zdobył drugi diament. W tym samym dniu Andrzej Tomczyk przelotem docelowym do Ostrowa 308 km uzyskał pierwszy warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej i pierwszy diament.

Ponadto pil. Zbigniew Winnicki na szybowcu metalowym „Pliszka" (który został przekazany aeroklubowi przez WSK Mielec, 17 maja) wykonał dwa przeloty, których odległość wynosi w sumie 740 km. Niestety, nie udało mu się uzyskać trzeciego diamentu za przelot 500 km. Były to pierwsze przeloty na tym szybowcu. Wyniki uzyskane w trzeciej dekadzie maja (5 diamentów, 3 warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej, 3 przeloty ponad 500 km i 5 150 przelecianych km) świadczą o dobrym wykorzystaniu warunków atmosferycznych i sprężystej organizacji kierownictwa aeroklubu.

Stefan Furmaniak

KRAKÓW

W dniu 17 maja br. odbyło się na lotnisku w Rakowicach posiedzenie Koła Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim. Wybrano nowe władze Koła, do którego weszli: Jan Sołtykowski — jako przewodniczący, dr Juliusz Klein i Kazimierz Chałupnik. Postanowiono nawiązać ścisłą współpracę z Zarządem Głównym Klubu Seniorów Lotnictwa przy APRL oraz z Zarządem Aeroklubu Krakowskiego. Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim — będący stowarzyszeniem ludzi tworzących kiedyś bogatą historię lotnictwa krakowskiego — winien zająć się na szeroką skalę zakrojoną akcją popularyzatorską i współpracą z młodzieżą, która chce latać. Jednym z naczelnych zadań Klubu ma być opracowanie historii Aeroklubu Krakowskiego i lotnictwa krakowskiego.

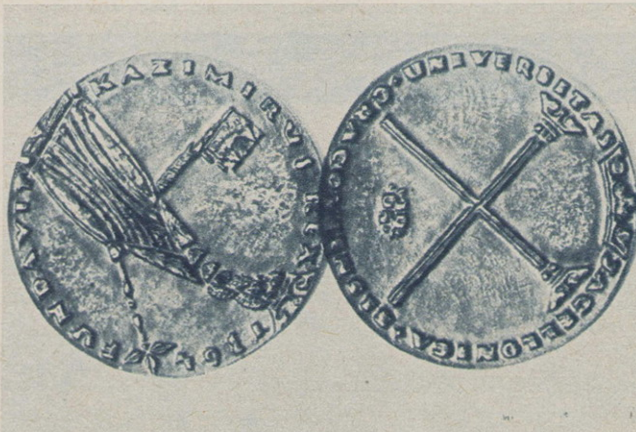
W zebraniu udział wzięło 20 członków Klubu Seniorów Lotnictwa oraz prezesa Aeroklubu Krakowskiego mgr Roman Jaworski i mgr Marian Markowski.

*

W dniu 18 maja br. Aeroklub Krakowski złożył proretorom Uniwersytetu Jagiellońskiego oficjalną wizytę, podczas której podarował dla Almae Matris Cracoviensis model BANI POWIERZNEY z 1784 roku, której twórcami byli profesorowie Akademii Krakowskiej — Jan Jaśkiewicz, Jan Śniadecki, Jan Szaster oraz Franciszek Scheidt. Dokumentację naukową opracował mgr Marian Markowski, dokumentację techniczną wykonał Zbigniew Baranowski, zaś wykonawstwem kierował Ireneusz Pudełko. Model BANI POWIETRZNEY wykonany został w modelarni Aeroklubu Krakowskiego przy ul. Zwierzynieckiej 26. W spotkaniu udział wzięli: prorektor UJ prof. dr Klimaszewski, prorektor UJ prof. dr Kozieł, wiceprezesi Aeroklubu Krakowskiego Bryniarski i mgr inż. Czerwiński, Ireneusz Pudełko, Zbigniew Baranowski oraz mgr Markowski. Przedstawiciele Aeroklubu Krakowskiego udekorowani zostali przez prorektora UJ prof. dr Klimaszewskiego pamiątkowymi odznakami 600-lecia Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prorektor UJ prof. dr Klimaszewski przekazał również dla Aeroklubu Krakowskiego pamiątkowy medal jubileuszowy 600-lecia UJ. Podczas uroczystości przekazania modelu balonu obecni byli przedstawiciele prasy krakowskiej, którzy zadawali szereg pytań związanych z pierwszymi wzlotami balonów w Polsce. Pierwszy historyczny wzlot balonu bezzałogowego odbył się w dniu 17 stycznia 1784 r. na dziedzińcu Collegium Physicum Akademii Krakowskiej. Najbardziej znany jest wzlot balonu w dniu 1 kwietnia 1784 r. z Ogrodu Botanicznego UJ, którego model Aeroklub Krakowski podarował Uniwersytetowi Jagiellońskiemu. Spotkanie lotników krakowskich z uczonymi Uniwersytetu Jagiellońskiego upłynęło w bardzo miłej atmosferze, co odnotowała prasa krakowska. Model BANI POWIETRZNEY z 1784 roku umieszczony będzie w Muzeum Uniwersytetu Jagiellońskiego w Collegium Maius, najstarszym budynku uniwersyteckim.

*

Komisja Popularyzacji Lotnictwa Aeroklubu Krakowskiego nawiązała współpracę z oddziałem Polskich Linii Lotniczych „LOT" w Krakowie. Wspólnie zorganizowany zostanie konkurs dla młodzieży licealnej na tematy komunikacji lotniczej. Jako pierwszą nagrodę — PLL „LOT" przyznały bezpłatny przelot samolotem LOT-u na liniach krajowych. **(M. Mar.)**



Pamiątkowy medal jubileuszowy 600-lecia Uniwersytetu Jagiellońskiego, przekazany Aeroklubowi Krakowskiemu.

PREZESI AEROKLUBÓW REGIONALNYCH

W okresie styczeń—maj br. odbywały się w całym kraju walne zebrania sprawozdawczo-wyborcze aeroklubów regionalnych, na których dokonywano podsumowania dotychczasowego dorobku pracy klubów, ustalano zadania na przyszłość oraz wybierano nowe władze i delegatów na Krajowy Zjazd APRL, który odbędzie się na jesieni br.

Poniżej publikujemy wykaz nowo wybranych prezesów aeroklubów regionalnych.

AEROKLUB	IMIĘ I NAZWISKO
Białostocki	mgr Czesław ŁOJKO
Bielsko-Bialski	inż. Tadeusz GAJDA
Bydgoski	Czesław FILIPIAK
Częstochowski	mgr Jerzy TRZEPIZUR
Elbląski	Adam RÓŻYCKI
Gdański	prof. Zygmunt FRANASZCZUK
Grudziądzki	Bolesław AHL
Kujawski (Inowrocław)	Jan GRZESZCZAK
Jeleniogórski	Władysław KUCZERA
Śląski (Katowice)	mgr inż. Edward MAKULA
Kielecki	Fryderyk KARCZEWSKI
Krakowski	mgr Roman JAWOROWSKI
Lubelski	inż. Jan SIEWIERSKI
Łódzki	mgr Karol MAJKOWSKI
Mielecki	Kazimierz TYRLIK
Tatrzański (Nowy Targ)	Bolesław SIDZIŃSKI
Podhalański (Nowy Sącz)	Mieczysław ZAJĄC
Warmińsko-Mazurski (Olsztyn)	inż. Władysław MILEWICZ
Opolski	Stanisław GRELA
Ostrowski	Edward LIPSKI
Ziemi Mazowieckiej (Płock)	mgr Franciszek DOROBEK
Poznański	inż. Ludomir HOŁDOWSKI
Radomski	Leon WASILEWSKI
Rybnicki	mgr. inż. Kazimierz KULAWIK
Rzeszowski	Julian BURDZEL
Słupski	Edward ŚMIECHURA
Szczeciński	Stanisław SIEWIERSKI
Stalowa Wola	Michał KIC
Pomorski (Toruń)	Edwin ORSZTYNOWICZ
Warszawski	gen. bryg. pil. Roman PASZKOWSKI
Włocławski	Franciszek MULARSKI
Wrocławski	Julian BUCZAK
Podkarpacki (Krosno)	doc. inż. Henryk GÓRKA
Ziemi Lubuskiej (Ziel. Góra)	Tadeusz WIELIŃSKI
Robotniczy (Świdnik)	mgr. inż. Józef KAŃCZUGOWSKI
Klub Seniorów Lotn. APRL	Medard KONIECZNY

ZAWODY SZYBOWCOWE AW O PUCHAR IM. SŁAWOMIRA MAKARUKA

W zawodach Aeroklubu Warszawskiego im. Sławomira Makaruka zgłosiło swój udział do tej pory 20 pilotów szybowcowych. Jako pierwsza przystąpiła do zawodów Pelagia Majewska, uzyskując w przelocie docelowo-powrotnym odległość 316 km. Według stanu zawodników na dzień 1 czerwca, kolejność zajmowanych miejsc poszczególnych pilotów przedstawia się następująco: 1. Krzysztof Trzpil — 13 600 pkt., 2. Wiktor Sznurowski — 8 970 pkt., 3. Pelagia Majewska — 7 510 pkt., 4. Franciszek Szachewicz — 7 234 pkt., 5. Jerzy Michalski — 5 690 pkt., 6. Stefan Skrzyński — 5 330 pkt., 7. Jerzy Dąmbski — 3 740 pkt., 8. Andrzej Kmiotek — 3 660 pkt., 9. Czesław Mankiewicz — 3 410 pkt., 10. Andrzej Bański — 3 130 pkt.

W następnych komunikatach podamy dalsze informacje o kolejności zajmowanych miejsc w zawodach szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego im. Sławomira Makaruka.



Nad dachami Wrocławia. Foto: A. Ziemiński

JAK SZCZERE ZŁOTO

PRZESZŁO miesiąc już, jak zakończył się III Rajd Dziennikarzy i Pilotów. Nie chcę tu jeszcze raz dokonywać jakiegoś podsumowania tej wyjątkowej imprezy, zrobił to ktoś inny i na innym miejscu. Ja chciałbym napisać o czymś, co ma bardzo mało wspólnego z chłodną analizą przebiegu i efektów Rajdu, czego nie da się zaszufladkować w żadnym zestawieniu, ani zaliczyć jako kolejny punkt sprawozdania.

Minęła już dawno gorączka rajdowego współzawodnictwa, straciły ostry rysunek godziny uporczywej, zaciętej walki o sekundy i metry na pięciu trudnych etapach Rajdu. Minęło nerwowe napięcie, zbladły, stopniały się radości zwycięstw i smutki porażek — czas robi swoje, złagodził wszystko.

Jest jednak coś, co nic nie straciło na intensywności, w miarę jak czas upływa. Przeciwnie, czuję, że wrażenie to wciąż się będzie umacniać. Jest to zresztą uczucie potężniejące każdego rajdowego roku.

Coraz lepiej poznajemy się, koledzy. Coraz bardziej się lubimy.

Czy pamiętacie, koledzy dziennikarze, z jaką szczerą radością witali nas nasi piloci, gdy po jednym tylko dniu rozłąki załóg, spowodowanej samodzielnym startem pilotów w konkurencji o nagrodę Kombinatu Miedziowego, przyjechaliśmy do nich autokarem do Lubina? Ja dobrze pamiętam ich roześmiane twarze, gdy biegli z pobliskiej murawy lądowiska na szosę, aby się z nami przywitać. Byłem zmęczony upałem i trudami poprzednich dni, ale momentalnie o tym zapomniałem, ujrzawszy ich kochane, przyjazne gębule.

Pamiętam dobrze, że smutno mi się zrobiło (a wiem, że i obu Tadkom — Pajdzie i Stępniowi, Wiesiowi Białkowskiemu, Andrzejowi Waligórskiemu, Bogdanowi Kaznowskiemu, czy Andrzejowi Mroczkowi, że rzucę tylko kilka nazwisk), gdy wiadomym się stało, iż dziennikarze nie polecą w Lubinie razem z pilotami. A chcieliśmy bardzo latać razem do końca. Chcieliśmy tak bardzo, że kilku z nas usiłowało przemycić się (symulując nawet chorobę) od razu w Oleśnicy do hotelu, w którym zakwaterowano osobno pilotów. Wybacz, Marysiu, droga nasza gospodyni, ale ja wtedy przed hotelem „Śląsk” w Oleśnicy wcale nie zasłabłem. Zdrów byłem jak koń. Broniłem się przed odjazdem do Wrocławia, bo chciałem jutro latać!

Wiem, że chcieli również latać z nami i piloci. Też mieli smutne miny. Przyzwyczaili się do nas, cenili już naszą obecność w kabinie. Bardzo byłem z tego dumny, choć nie powiedziałem nic Zdzisiowi Dudzikowi, memu pilotowi.

A cofnijmy się jeszcze do Lublina, pierwszego miasta etapowego. Gdy, zataczając krąg nad Radawcem, ujrzałem na lotnisku sporą już gromadę samolotów — ni z tego, ni z owego uczułem, że się cieszę. Wtedy, kiedy trzeba się było skoncentrować na maksymalnie celnym wylądowaniu, mnie serce biło z uciechy, że za chwil parę ujrzę nie widziane od roku, znajome postacie, że uściskamy się z niejednym serdecznie i mocno, że oprócz ciekawości wyniku („Jak bracie wylądowałeś?”, „Znalazłeś znaki?”) ujrzę w oczach tych ludzi błysk niefałszowanej, prawdziwej, bezinteresownej radości z samego tylko spotkania.

Kiedy pisaliśmy wieczorami konkursowe reportaże, piloci chcieli nam pomóc. Wiedzieli, że ciąży na nas duża odpowiedzialność za losy załogi. Że, gdy my sknocimy — to w niwecz obróci się wspólny wysiłek. Oni też przeżywali emocje, wcale nie odczuwali odprężenia nerwów po zakończeniu konkurencji lotniczych. Prosili o pozwolenie czytania dopiero co napisanych kartek, delikatnie prostowali popełniane tu i ówdzie horendalne byki. Denerwowali się razem z nami.

Och, ileż jeszcze istnieje dowodów na to, że zapanowało między nami — dziennikarzami, a Nimi — pilotami, prawdziwe braterstwo. Przyjaźń nie tylko w dobrym, kiedy zajęło się miejsce w czołówce, ale i w złym, kiedy mimo maksymalnego wysiłku „zawaliło” się robotę i uszczupliło tym samym punktację załogi. Ileż warte jest wówczas krótkie: „Nie martw się stary, dla mnie i tak ty jesteś najlepszy. My im jeszcze na drugi rok pokażemy!”.

Wtedy niknie i skurcz w gardle przy wychylaniu toastu na cześć zwycięzcy, gorycz maleje do zera, a w sercu zostaje tylko, jak szczere złoto, coś czego istoty nikt jeszcze na świecie nie mógł określić w sposób ostateczny i wyczerpujący: przyjaźń!

Dlatego już dziś nam tęskno do maja przyszłego roku. Dlatego na zniecierpliwione uwagi zazdrosnej żony: „Ty jesteś na punkcie Rajdu chory” — odpowiadamy: „Masz rację, kochanie, to ciężka choroba”.

I nie chcemy żadnego na tę chorobę lekarstwa. Żadnego doktora, ni pielęgniarek. Bo wiemy, że szybko minie rok i... może znów łaskawy los pozwoli nam na zajęcie miejsca w kabinie samolotu za plecami Zdzisia, Staszka, czy Marka, że znów zachwyconym okiem spojrzymy z góry na najpiękniejsze rejony wspaniale rozbudowującego się kraju, by potem — oniemieśmieleni urokiem naszej Ojczyzny i bogactwem cisnących się pod pióro tematów — spróbować wszystko co się widziało, w miarę swych, jakże skromnych sił — opisać.

Już dziś nam tęskno.

JERZY ZARĘBSKI

Z ZAGRANICY

Sport spadochronowy

* **W Kalifornii,** w pobliżu El Centro, grupa 13 skoczków lotnictwa i armii amerykańskiej dokonała skoku zespołowego z samolotu Lockheed „Hercules” z wysokości 13 250 m. Skoczkowie spadali z zamkniętymi spadochronami aż do wysokości 750 m nad ziemią. Temperatura na wysokości zeskoku wynosiła —35 stopni Celsjusza. Wolny spadek trwał 3 minuty i 20 sekund. Wyczyn ten wymazał z tabeli rekordów dotychczasowy rekord radziecki.

* **W czasie** tegorocznych spadochronowych mistrzostw świata, jakie odbędą się w Leutkirch (NRF), w dniach 31.VII — 17.VIII. br., spadochroniarze skakać będą z samolotu DHC-C „Otter” dostarczonego organizatorom mistrzostw przez Amerykanów.

* **Regina** Straube, młoda spadochroniarka z NRF, podczas pokazu lotniczego w miejscowości Hof wyskoczyła z samolotu na wysokości 1 000 m. Żaden z dwóch spadochronów nie otworzył się. Spadochroniarka spadła... dokładnie w stóg siana, stojący na bardzo miękkim podłożu glebowym. Upadek był więc amortyzowany i Straube odniosła jedynie lekkie kontuzje ogólne. Jest to jeden z unikalnych wypadków tego rodzaju w historii spadochroniarstwa.

Szybownictwo

* **Trzy diamenty** uzyskali w lotach falowych amerykańscy piloci John Williams (jako 31) i Leslie Benic (32). Otrzymali oni numery międzynarodowe 366 i 367.

* **Szybowcowe** mistrzostwa Szwajcarii odbyły się w dniach 16—23 maja br. Zwyciężył Markus Ritzi na „Skylark 3”, przed Hansem Nietlispachem i Ursem Blochem. W zawodach brało udział 18 pilotów.

Sport samolotowy

* **W maju** br. odbył się w NRF zlot gwiaździsty samolotów sportowych do Hamburga. W zlocie wzięło udział 25 samolotów. Pierwsze miejsce zajął Ulrich Schreiber na Cessna 17oB.

Komunikacja i transport

* **Samoloty** VC-10 brytyjskich linii BOAC rozpoczęły loty na liniach z Londynu do Lagos i Accry. Planowane są loty przy użyciu tych samolotów na Bliski i Daleki Wschód, do wschodniej i południowej Afryki, do Pakistanu, Indii i na wyspę Mauricius, a w późniejszym terminie do Ameryki Południowej i Australii. Ogółem BOAC posiadać będzie 12 samolotów VC-10 i 30 samolotów Super VC-10. Pierwszy Super VC-10 (większa wersja VC-10) opuści halę fabryczną jeszcze w tym roku.

* **Francuskie** Zgromadzenie Narodowe przyjęło ustawę ograniczającą prawo do strajków personelu lotniczego. Ustawa ta wprowadza specjalne sankcje za udział w strajku. Francuski personel lotniczy postanowił zastrajkować na znak protestu przeciwko tej ustawie, którą ocenił jako atak na prawo do strajków.

KRONIKA LOTNICZA

1944 - 1964

Opracował J. R. KON

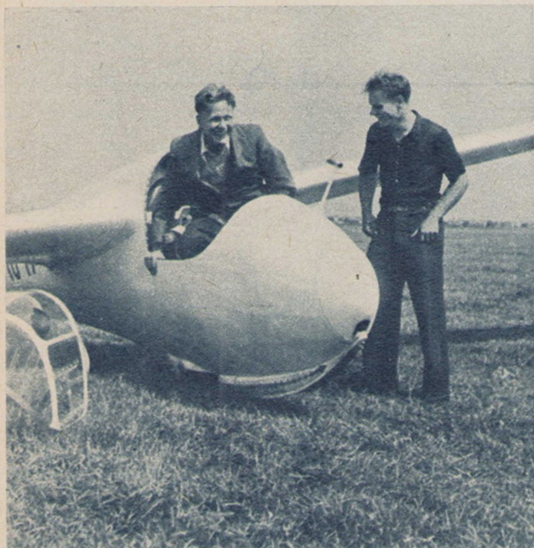
1949 ROK (Dokończenie)

3 października

● We Wrocławiu na Pilczycach nastąpiło otwarcie lotniska cywilnego i przekazanie PLL LOT nowo wybudowanego portu lotniczego. Na lotnisku tym, kompletnie zniszczonym w czasie wojny, zakończono pierwszy etap jego odbudowy, co umożliwiło oddanie go do eksploatacji komunikacji lotniczej.

19—20 października

● Pilot Stanisław Wielgus z Aeroklubu Krakowskiego ustanowił w Żarze, na szybowcu „Komar-48", szybowcowy rekord Polski długotrwałości lotu — 35 godzin, 14 minut. Pobił on rekord z 1937 r., wynoszący 24 godz., 14 min.



Piloci Adam Zientek i Jerzy Adamek na lotnisku Gocław w Warszawie. Foto: J. R. Konieczny

28 października

● W centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych PO „Służba Polsce" w Aleksandrowicach zakończono pierwszy roczny kurs szkoleniowy. Absolwenci, junacy SP, otrzymali dyplomy instruktorów szybowcowych.

30 października

● W Rakowcu odbyły się I Ogólnopolskie Zawody Modeli Balonów, zorganizowane przez Ligę Lotniczą. Startowało w nich 90 modelarzy.

Październik

● Na zaproszenie bułgarskiego Narodowego Związku Sportu i Techniki przebywała 25 dni w Bułgarii delegacja ARP (J. Przymanowski, Wł. Humen, i A. Zientek) celem udzielenia pomocy bułgarskiemu lotnictwu sportowemu w organizowaniu szkolenia i treningu szybowcowego.

13 listopada

● W Łodzi przekazano dla PCK samolot sanitarny „W służbie zdrowia", ufundowany z inicjatywy Ligi Lotniczej przez społeczeństwo miasta.

Na jednym z lotnisk wojskowych w latach pięćdziesiątych. Foto: WAF



7 grudnia

● Zebranie Zarządu ARP, na którym powzięto uchwałę rozpoczęcia akcji propagandowej wśród aeroklubów regionalnych za włączeniem się do Ligi Lotniczej. ZG LL powitał z uznaniem uchwałę Zarządu ARP i uchwalił przyjąć w skład LL aerokluby, które postanowią włączyć się do LL.

21 grudnia

● Na lotnisku Instytutu Szybownictwa w Bielsku oblatano prototyp szybowca akrobacyjnego IS-4 „Jastrząb".

● W Bydgoszczy przekazano PCK samolot sanitarny, ufundowany przez społeczeństwo województwa bydgoskiego.

Grudzień

● Walne zebrania aeroklubów regionalnych, na których — zgodnie z propozycjami Zarządu Głównego Ligi Lotniczej i ARP — aerokluby zrzekają się swych statutów i jako zwarte jednostki organizacyjne przechodzą do Ligi Lotniczej, przyjmując „Tymczasowy regulamin Aeroklubów Ligi Lotniczej". ZG LL nadał aeroklubom prawa obwodu LL, nie ograniczając jednak zakresu terytorialnego ich działania do jednego tylko powiatu. Aerokluby podlegają bezpośrednio Zarządom Okręgowym LL, nie tracą jednak kontaktu z ARP, któremu podlegają pod względem sportowym. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jest nadal najwyższą władzą sportu lotniczego w Polsce i reprezentuje go za granicami kraju, zatwierdza również rekordy i wyczyny, wydaje odznaki sportowe i jako członek FAI reprezentuje polskie lotnictwo sportowe w tej federacji. Nowa organizacja wprowadza także stanowisko etatowego kierownika Aeroklubu Ligi Lotniczej, który jest jednocześnie członkiem Zarządu. Do dnia 20 grudnia aerokluby: Bielsko-Bialski, Częstochowski, Olsztyński, Radomski, Śląski i Warszawski uchwaliły na swych walnych zebraniach włączenie się do Ligi Lotniczej i zrzeczenie się dotychczasowych statutów.

Poza tym w 1949 ROKU

● Samoloty PLL LOT przewiozły ponad 79 tysięcy osób i przeleciały łącznie 2 401 000 km. W ciągu roku samoloty LOT-u wykonały ponad 7 600 lotów, w tym 4 567 lotów rozkładowych. LOT miał 7 stałych linii krajowych i 6 zagranicznych.

● W aeroklubach było: 64% z pierwszym, 25% — z drugim i 11% z trzecim stopniem wyszkolenia.

● We współzawodnictwie pomiędzy aeroklubami zwyciężył Aeroklub Bielsko-Bialski, przed Ostrowskim i Podkarpackim.

● Działało w Polsce 27 aeroklubów. Szybownicy wylatali w ciągu roku 5 917 godzin, a piloci samolotowi — 8 765 godzin.

1950 ROK

6—8 stycznia

● W Warszawie, na Bielanach, odbyły się II Ogólnopolskie Zimowe Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez ZMP. Startowało 187 zawodników z 345 modelami trzech kategorii.

24—29 stycznia

● W Zakopanem odbyły się II Zimowe Zawody Sportowe Wojsk Lotniczych. Pierwsze miejsce w ogólnej punktacji zajął zespół Technicznej Szkoły Lotniczej.

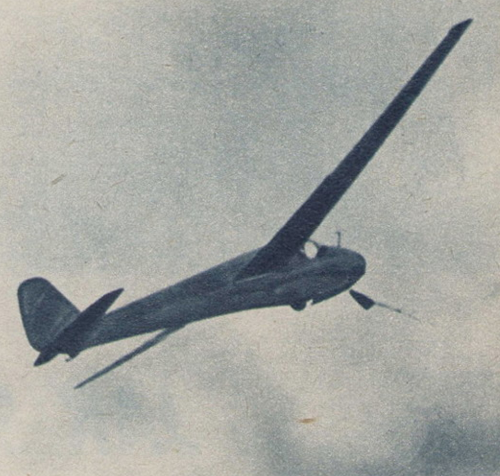
28 stycznia

● W Warszawskim Aeroklubie Ligi Lotniczej powstała pierwsza w lotnictwie sportowym Eskadra Sześciolatki, która przyjmując konkretne zobowiązania długofalowe — zainicjowała w Polsce ruch współzawodnictwa, poszczególnych grup sportowców lotniczych, poprzez tworzenie w aeroklubach Eskadr Sześciolatek.

1 lutego

● Wszedł w życie regulamin współzawodnictwa pomiędzy Aeroklubami Ligi Lotniczej na rok 1950.

(c.d.n.)



„Mucha" przy starcie za wyciągarką. Foto: B. Koszewski

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

ROMAN BOLESŁAW SZYLBERG

URODZIŁ się 13 marca 1925 r. w Pabianicach, gdzie uczęszczał do szkoły podstawowej i gdzie — do wybuchu wojny — ukończył 2 kl. gimnazjum. W czasie okupacji pracował początkowo (pół roku) w odlewni żelaza, po czym został wywieziony na roboty przymusowe do Niemiec. Od połowy 1941 r. pracował kolejno w Bielefeld w Westfalii (robotnik), w Bremen i Hamburgu (chłopiec okrętowy) oraz w Geesthacht (31 km od Hamburga — jako robotnik portowy). W 1944 r. Gestapo zamordowało mu ojca, który przebywał razem z nim na robotach przymusowych. Sam został w tym czasie aresztowany, jednakże po 3 tygodniach zwolniono go.

W 1945 r., po wyzwoleniu, powrócił do kraju — do Pabianic, gdzie uczył się dalej w gimnazjum i pracował równocześnie jako muzyk (skrzypce) w orkiestrze Polskiego Radia w Łodzi (pod dyrekcją Debicha). W 1947 r. ukończył w Pabianicach gimnazjum i liceum matematyczno-fizyczne, zdobywając maturę.

Lotnictwem interesował się jeszcze przed wojną, pracując w szkolnym kółku modelarskim. W 1946 r. wstąpił do Aeroklubu Łódzkiego i pracował w nim społecznie. Za pracę tę skierowano go w 1947 r. na szkolenie szybowcowe do Malborka, gdzie u instr. H. Pawlika kończy kurs podkat. „B" z pierwszą lokatą. Następnie trenuje dalej w aeroklubie w Łodzi i studiuje równocześnie na wydziale architektury w tamtejszej Wyższej Szkole Sztuk Plastycznych (3 lata). W 1950 r. kończy w Centrum Wyszkolenia Lotniczego kurs pilotażu samolotowego (u instr. K. Licewicza), a w następnym roku rozpoczyna pracę w AŁ, jako kier. lotniskowy. 31 lipca 1951 r. zdobywa ostatni warunek do srebrnej odznaki szybowcowej (nr 522). W 1952 r. kończy w CWL we Wrocławiu kurs instruktorów samolotowych (7 lokata) i wraca z powrotem do Łodzi, gdzie w tamtejszym aeroklubie pracuje do dziś — na stanowisku st. instruktora samolotowego.

Brał udział w wielu centralnych pokazach z okazji Święta Lotnictwa. M. in. w 1952 roku leciał na samolocie Zlin 26 w szyku samolotów tworzących napis „ZMP"



(w literze „P"). Na jednym z pokazów (1954 r.) wyrzucił skoczka Balcerskiego z korkociągu płecowego wykonanego na samolocie Zlin 26. Wykonywał wielokrotnie akrobacje indywidualną i w zespole na samolotach i na szybowcach (m. in. zespołowo na 3 „Jastrzębiach"). Brał udział w krajowych zawodach samolotowych (1952) w Warszawie, na których zajął 5 miejsce w ogólnej punktacji, a 1 miejsce w akrobacji. W krajowych zawodach samolotowych w 1954 r. zajął na „Zlinie" 1 miejsce. W 1963 r. szkolił w CWL Krosno obywateli krajów afrykańskich.

Od 1952 r. wyszkolił na samolotach ok. 100 pilotów (podstawowo, w akrobacji, do I klasy i klas instruktorskich włącznie), a wielu jego wychowanków pełni do dziś służbę w lotnictwie wojskowym, lata w aeroklubach i w PLL LOT. Szkolił i pracował w aeroklubie cały czas bez żadnego wypadku. Brał udział prawie we wszystkich obozach szkolenia samolotowego, jakie odbywały się u nas każdego roku. Był na nich również instruktorem.

Posiada uprawnienia: instruktora samolotowego I klasy, pilota samolotowego zawodowego II klasy i instruktora szybowcowego II klasy. Na 12 typach samolotów wylatał 3200 godzin, na szybowcach, 180 godzin. Wykonał 2 skoki spadochronowe.

Za pracę w lotnictwie odznaczony został w 1955 r. Brązowym Krzyżem Zasługi. Otrzymał również wiele pochwał i dyplomów uznania. Obecnie studiuje także na wydziale mechanicznym Politechniki Łódzkiej (IV rok). Zna dobrze języki: niemiecki i francuski.

(j.r.k.)



Sosnowieckie spotkania przyjaciół

W dniach 21—24 maja na sosnowieckim torze modelarskim odbyły się międzynarodowe zawody modeli na uwięzi. Organizatorem tej pięknej imprezy był Aeroklub PRL, Aeroklub Śląski oraz specjalnie powołany komitet organizacyjny, z pierwszym sekretarzem Komitetu Miejskiego PZPR w Sosnowcu inż. Stefanem Gołębiowskim na czele. W zawodach wzięła udział ekipa czechosłowacka, której kierownikiem był Josef Netolicka oraz ekipa NRD, którą kierował Kurt Seeger. Poza tym startowały dwie ekipy polskie pod kierownictwem Henryka Skrzypczyka.

Zawody otworzył przewodniczący MRN w Sosnowcu Stefan Skrzydło. Starty rozpoczęto od modeli akrobacyjnych. Już po pierwszych lotach uwidoczniła się wysoka klasa Czechosłowaka Josefa Gabrysa. W tej kategorii pierwsza reprezentacja nasza nawiązała prawie równorzędną walkę z zawodnikami czechosłowackimi. Druga reprezentacja natomiast wypadła bardzo słabo.

W dniu 22 maja odbyła się pierwsza kolejka lotów modeli szybkich i wyścigowych. W trakcie walki Niemiec Manfred Polster uzyskał prędkość 208,14 km/h, co jest wynikiem lepszym od rekordu krajowego NRD. Z przykrością trzeba stwierdzić, że jeśli chodzi o naszych zawodników, to poza Rachwałem i Skotniczym nie mamy niestety, dobrych wyników. Większość zawodników sterowała swoje modele jedną linką. Urządzenie to w naszych ekipach działało gorzej niż niezadowalająco. W następnym dniu wyłonili się zwycięzcy w kategorii modeli akrobacyjnych, a 24-go, czyli w ostatnim dniu, odbyła się druga tura lotów modeli wyścigowych oraz finał tych lotów. W kategorii tej widzieliśmy popisowe loty zespołu Czechosłowacji i NRD. Nasze zespoły nie dość, że nie dysponowały odpowiednimi silnikami, ale i nie posiadały niezbędnego treningu w lotach tego rodzaju. Jeśli chodzi o przygotowanie techniczne zawodników polskich w kategorii modeli wyścigowych, to można wyróżnić jedynie zespół Rosiński-Sulisz. W finałowych lotach niepowodzeniem zakończył się lot zespołu Zube-Wilberg z NRD, którym przy 98 okrążeniu model wpadł do kręgu.

Po zawodach odbyły się pokazy lotów modeli oraz uroczyste rozdanie nagród.

WYNIKI ZAWODÓW:

Modele szybkie

1. Zbynek Pech (Czechosłowacja) — 214,28 km/h.
2. Manfred Polster (NRD) — 208,14 km/h.
3. Andrzej Rachwał (Polska I) — 200,00 km/h.
4. Stanisław Burda (Czechosłowacja) — 195,65 km/h.
5. Josef Sladky (Czechosłowacja) — 194, 59 km/h.

Modele akrobacyjne

1. Josef Gabrys (Czechosłowacja) — 2 276 pkt.
2. Alois Chalupa (Czechosłowacja) — 1 959 pkt.
3. Sylwester Kujawa (Polska I) — 1 885 pkt.
4. Andrzej Żmidziński (Polska I) — 1 821 pkt.
5. Jiri Komurka (Czechosłowacja) — 1 783 pkt.

Modele wyścigowe

1. Votipka-Komurka (Czechosłowacja) — 5,52 sek; 4,53 sek; 5,27 sek.
2. Chalupa-Zelda (Czechosłowacja) — 5,41 sek; 4,49 sek; 6,38 sek.
3. Zube-Wilberg (NRD) — 4,57 sek; 5,27 sek; 0 sek.

Ogółem w kategorii modeli szybkich startowało 10 zawodników, w akrobacyjnych — 11, a w wyścigowych — 12 zawodników.

JERZY KOSIŃSKI

Powyżej — zgrupowanie akrobatów z lotu ptaka. Niżej — S. Kujawa demonstrujący swój model akrobacyjny. Z lewej — członkowie ekipy NRD. Foto: B. Koszewski (5)

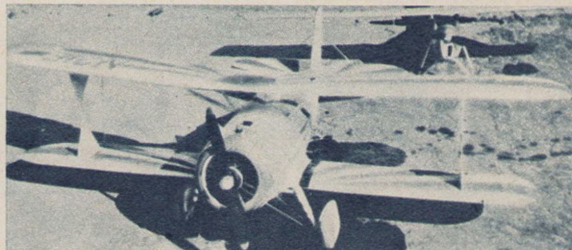




W Pałacu Młodzieży



W Pałacu Młodzieży w Katowicach odbyły się w maju interesujące zawody modeli na uwięzi. Niżej zamieszczamy zdjęcia co ciekawszych „maszyn". Foto: E. Łopińska-Salach



Model „Great Lake Special" L. Gańskiego z Jeleniej Góry.



Niżej — Bölkow „Junior" W. Kochańskiego z Jeleniej Góry.

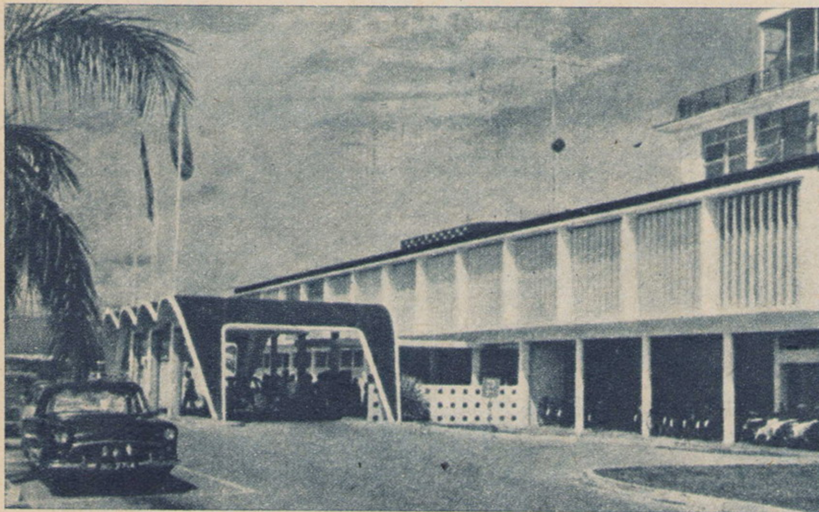


COMET IV
I PUNKT WIDZENIA

ZBIGNIEW FLISOWSKI

2)

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski"



Kuala Lumpur, Malaje. Fronton nowoczesnego budynku dworca lotniczego.

Z zimnymi ręcznikami na karkach startujemy do kolejnego etapu. Czujemy się dziwnie zbliżeni przebytą nocą, oglądanymi rozgwiazdami miast, widzimy, jak ziemia stała się mała. Marco Polo musiał podróżować z Morza Śródziemnego do Indii całymi miesiącami. Myśmy „machnęli" się do Kalkuty z Bejrutu w jedenaście i pół godziny według czasu lokalnego, a właściwie tylko w osiem. Zbliżaliśmy się bowiem ku słońcu skrytemu za krzywizną ziemi i teraz musimy odjąć trzy i pół godziny, aby otrzymać rzeczywisty czas naszego lotu. W poczekalni lotniska w Kalkucie pijemy soki owocowe, ktoś kupuje karton amerykańskich papierosów — podobno taniej niż w Anglii. Po starcie szybujemy nad deltą Gangesu i już wchodzimy nad Zatokę Bengalską. Mamy przed sobą 2500 kilometrów lotu nad morzem. Drugi pilot demonstruje to, co prześladowało mnie podczas lotu do Bejrutu; nakładanie kamizelki ratunkowej i automatyczne napełnianie jej powietrzem. Tę ostatnią funkcję należy wykonać koniecznie po opuszczeniu samolotu. Podczas burzliwej nocy nad Atlantykiem wydarzyła się niedawno anegdotyczna, ale dość straszna historia. Wielki odrzutowiec musiał nocą siadać na oceanie. Doświadczony pilot z drugiej wojny światowej po mistrzowsku posadził samolot na długiej atlantyckiej fali, ale część pasażerów wstrząśniętych przeżyciem otworzyła wentyle kamizelek jeszcze przed opuszczeniem samolotu. Opięci napompowanym kauczukiem, pogrubiali dwukrotnie, walczyli o życie, nie mogąc wydostać się na zewnątrz ku niosącemu groźbę i śmierć oceanowi.

Z wysokości 11 kilometrów Zatoka Bengalska jest niczym, jest czystą abstrakcją, leżącą lub może nieobecną pod rzadkimi, tym razem rozproszonymi kępkami cumulusów. Mrs Scotts zamawia kieliszek dżynu, przymyka oczy i myśli o swoim życiu wypełnionym wychowaniem dzieci i troskami domowymi, przeżywa już spotkanie, które ma nastąpić w Sydney. Pokazujemy sobie później zdjęcia rodziny, ale jakoś po chwili wracamy do spraw ogólniejszych, których żadne z nas nie może uniknąć. Moja powietrzna sąsiadka, której życie przez ostatnie siedemnaście lat było ustabilizowane, jest pełna trosk i niepokojów o przyszłość. Wyspa przestała być wyspą. Jak potrafię i umiem, staram się jej wytłumaczyć, że nie powinna obawiać się niebezpieczeństwa przyszłości, a w każdym razie nie z tych okolic ziemskiego globu, z których sam pochodzę. Nie jest to takie łatwe, ponieważ ustabilizowanym Anglikom, żyjącym dość zażywnym, spokojnym — ale powiedzmy — trochę nudnym życiem, niebezpieczeństwo j e s t potrzebne i nigdzie chyba na świecie literatura morderstw i poszukiwań zabójców nie jest tak obfita jak w Anglii, nigdzie nie produkuje się takiej ilości filmów pełnych upiornych straszydeł, nigdzie dzieciom nie czyta się tylu okropności, co właśnie w Anglii. I dlatego chyba do historii przejdzie „słówko" starszej lady:

— Mój Boże, dawniej bałam się Rosjan, potem Chińczyków, a ostatnio konserwatystów...

Do Kuala Lumpur udało mi się rozwiać b a z o w e niejako troski mrs Scotts, pozostawiając specyfikę spraw polskich na następny odcinek drogi. Śmignęliśmy właśnie nad palmami, przeskoczyliśmy nad nasypem wąskotorowej kolejki i po lekkim wstrząsie zwiastującym, że dotknęliśmy kołami malajskiej ziemi, potężny odrzut wsteczny napiął pod naszym ciężarem pasy, którymi posłusznie przytroczyliśmy się przed lądowaniem. Najwyraźniej pakowaliśmy się w jakieś glinianki...

Na lotnisku w Kuala Lumpur stały rzędem myśliwce — stare wysłużone „Hurricane'y" i „Spitfire'y". Szokujące było jednak co innego: nos samolotu zatrzymał się w odległości trzydziestu metrów od ogromnej żółtej ściany skamieniałego piasku, w sam raz nadającej się na polowy cmentarz...

— Czy na „Cometa" trochę tu nie za krótko? — pytam pilota przysiadającego się do stołu.

— To jeszcze nic, zobaczy pan, jak będziemy startowali...

Nie mam czasu myśleć o starcie, ponieważ następuje kontrola paszportów i przystawiają nam kolejno pieczęcie. Po chwili proszą mnie jeszcze o paszport i długo oglądają. Na Malajach, które nie są zbyt przyjaźnie do nas nastawione, paszport z naszego rejonu Europy jest swego rodzaju sensacją. A poza tym odnotowuje się, dokąd kto leci...

Przechodzimy do „Cometa" osłaniając się lekkimi bambusowymi parasolkami oddanymi nam do dyspozycji — deszcz, ciepły tropikalny deszcz zaczyna padać coraz gęściej i będziemy startować w jego strugach. Nabieramy pędu, jak mi się wydaje, zbyt wolno. „Comet" jeszcze nie rozpędził się na dobre, a dżungla na końcu pasa startowego zbliża się niczym nieubłagany los. Tuż przed drzewami, które są tak blisko, że mogę rozróżnić pojedyncze liście, dajemy potężną świecę w niebo... i bierzemy kurs na Singapur.

— Ile u was kosztuje to i to, jak zarabiacie, czy podróżujecie? Gdzie spędzacie urlopy? Czy macie samochody? Dlaczego trzymacie z Rosjanami? Odpowiadam dość obszernie. Pytam z kolei o sprawy kolonii, o Chamberlaina i Churchilla, o Monachium. W odpowiedziach kobiety, która sama wiele przeżyła, rzeźbi się model umysłowości tak charakterystyczny dla Wysp Brytyjskich — wewnętrznie zrzucać z siebie odpowiedzialność za nieprzyjemne wydarzenia na kontynencie, angażować się tam, gdzie sytuacja może rzutować na własny, choć nieco odosobniony od Europy los...

SINGAPUR WCZORAJ I DZIŚ

Po pięćdziesięciu minutach od startu z Kuala Lumpur poczynamy znów schodzić w dół — nie ma wątpliwości, to Singapur. Na wysokości 400 metrów przeskakujemy wąską dwukilometrową cieśninę Djohore, która oddziela wyspę Singapur od Półwyspu Malajskiego. Wyspa wygląda z samolotu nadlatującego od strony północno-zachodniej jak dłoń położona na klawiaturze fortepianu, z lekko zgiętymi palcami. Pagórkowata, pożłobiona dolinami licznych rzek, porośnięta jest gęsto tropikalnym lasem. Dwadzieścia lat temu nad cieśniną rozegrał się jeden z wielkich dramatów historycznych, gdy japońska 25 armia gene-

„Comet" posila się przed następnym odcinkiem długiej podróży.



rała Jamaszity dotarła tu po druzgocącej dla przeciwnika kampanii malajskiej. W dziejach drugiej wojny światowej należy ona niewątpliwie do najciekawszych, ponieważ na jej przykładzie dostrzec można najwyraźniej prawidłowość sztuki wojennej lat 1939—1945 r.

— Czangi — mówi mrs Scotts cicho — stąd przychodziły do mnie listy przez trzy lata...

Czangi położone na wyspie Singapur było ogromnym obozem jeńców wojennych brytyjskich i australijskich, słynącym ze strasznych warunków bytowania. Mąż pani Scotts siedział tu przez trzy lata po przegranej kampanii.

Wertując dzieje tej kampanii przedstawione w książce *), którą kupiłem w singapurskim kiosku, nie mogłem początkowo opanować zdumienia, szczególnie wówczas, gdy autor konfrontował postawy obu walczących stron.

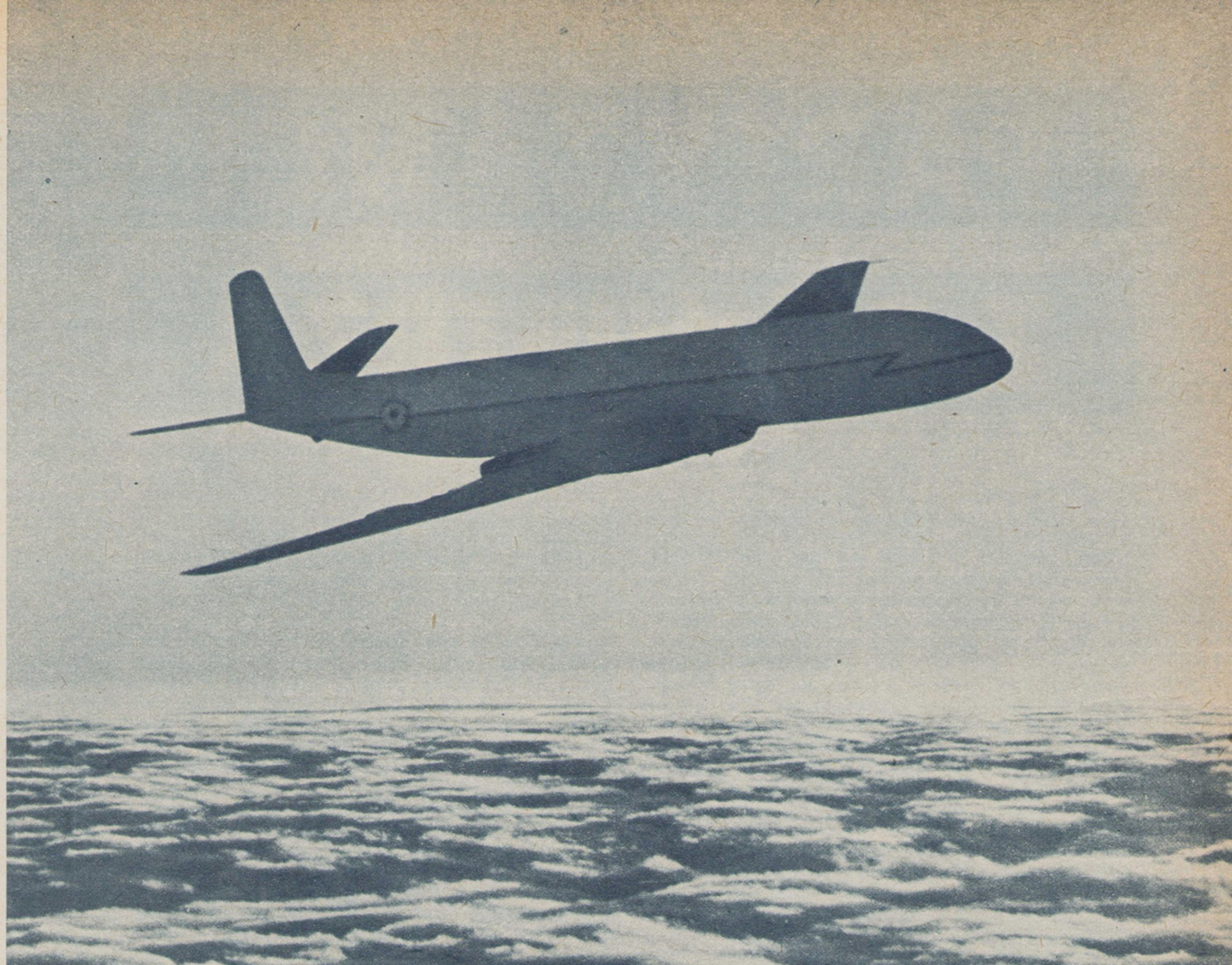
„Dlaczego podnieśliście tak szybko ręcę do góry"? — zapytał japoński oficer dowódcę brygady brytyjskiej, która broniła lotnisk w rejonie Kuantanu, na wschodnim brzegu Półwyspu Malajskiego.

„Dla jakich przyczyn atakowaliście na takim odcinku, na którym nie byliśmy przygotowani, aby stawić wam czoło? Gdy bronimy się od strony lądu, przychodzicie od strony morza. Czyż wojna nie jest po to, by wrogowie mogli stanąć twarzą w twarz?.. To nie jest wojna i jedyne wyjście to odwrót".

W żadnym innym dokumencie kampanii zderzenie dwóch racji, dwóch punktów widzenia nie jest tak jaskrawe, jak w tym krótkim dialogu. Z jednej strony — poszukiwanie usprawiedliwienia dla własnej nieporadności i klęski w feudalnym obyczaju rycerskim („Strzelajcie pierwsi, panowie Anglicy"...), z drugiej — niedowierzanie jeszcze własnemu zwycięstwu nad tradycyjnymi od wieków zwycięzcami, w tym rejonie świata, zwycięstwu osiągniętemu za pomocą nowoczesnych metod walki.

Mignęły pod nami ostatnie doliny, lądujemy na lotnisku Tengah, o które uporczywie walczono w lutym 1942 roku. Lotnisko singapurskie, jedno z czterech wybudowanych w okresie międzywojennym, przechodziło kilka razy z rąk do rąk. Wyspę spowijały czarne szale pożarów, płonęła potężna baza morska wybudowana kosztem milionów funtów szterlingów, spoczywał już na dnie cieśniny Djohore potężny dok pływający, przyholowany tu z Anglii dla remontów okrętów liniowych. Japońska 5 dywizja gwardii i 18 przeprawiły się nocą przez cieśninę i zawiązały z Australijczykami leśne walki na samej wyspie. Ogromne 406 mm nadbrzeżne działa, wmontowane w łoża betonowe nie miały pola do popisu, podobnie jak reszta baterii singapurskich. Przeciwnik przyszedł wbrew punktowi widzenia dowódców angielskich, tradycyjnemu punktowi widzenia wziętemu z doświadczeń pierwszej wojny światowej, poprzedniej wojny, z rajdów niemieckich krążowników liniowych na brytyjskie brzegi: z lądu, a nie z morza. Przeciwnik nie chciał podporządkować się temu, co Anglicy określają jako „wishful thinking", jako myślenie nakierowane na linię własnych życzeń; był natomiast siłą wziętą z realnej rzeczywistości. Przeciwnik okazał się świetnym bojownikiem w dżungli, poruszał się leśnymi ostępami na rowerach, przeskakiwał w lekkich gumowych trampkach po korzeniach na bagnach mangrowe, miał minimum tego, co może mieć żołnierz, łamał schematyczny konwenans wyposażenia i poruszania, zaczerpnięty z czasów wojen pozycyjnych. Przeciwnik tradycyjnie słabszy musiał myśleć kategoriami materialistycznymi, musiał prawidłowo oceniać sytuację, wysnuć z niej realne wnioski i odpowiednio działać. I dlatego zadał Anglikom klęskę bez precedensu.

*) Masanobu Tsuji: Singapore. Praca oficera operacyjnego 25 armii japońskiej.



„Comet" nad bezbrzeżnym oceanem chmur.

Najdziwniejsze czy najśmieszniejsze w tym wszystkim jest to, że całą robotę sztabową, która przygotowała uderzenie na południe, wykonała trzydziestoosobowa grupa wybitnie uzdolnionych ludzi w ciągu sześciu miesięcy. Lądowanie na Półwyspie Malajskim i kampanię na wyspie Singapur poprzedziły próbne desanty na jednej z wysp japońskich i na wyspie Hainan. A później, w przededniu kampanii, gdy 25 armia japońska zaczęła koncentrować się w zajętych Indochinach francuskich, szef jej oddziału operacyjnego powie: „Siedząc na macie ślubowałem bogom, że w dzień i w nocy wyrzeknę się wina i tytoniu. Zapomniałem o instynktownych pragnieniach i świeckich zainteresowaniach, nie mówiąc o pożądaniu i głodzie, nawet o życiu i śmierci. Cały mój duch skoncentrował się na osiągnięciu zwycięstwa". Dla przygotowania zwycięstwa szef oddziału operacyjnego zabrał swoim podkomendnym wszystkie samochody i kazał im ostrzyc włosy. Po to, aby nie myśleli o kobietach i mogli się skupić...

Dziś, gdy sytuacja uległa zupełnej zmianie i wyrastają w tej części świata inne problemy, Anglicy napiszą trzeźwo, cytując admirała Mahana: „Klęska woła o wytłumaczenie, zwycięstwo, podobnie jak miłosierdzie, kryje mnogość grzechu"...

Ale mimo że książka Masanobu Tsuji jest ostatnim gwoździem do grobu singapurskiej legendy, bo dowodzi niezbicie, że Japończycy mieli tylko trzy dywizje i w sumie 60 tysięcy ludzi, podczas gdy wojska brytyjskie i sprzymierzone miały ponad 100 tysięcy żołnierzy, mimo to wydano jego książkę — jak sądzę gwoli przestrogi — i ona właśnie pierwsza rzuca mi się w oczy w kiosku singapurskim.

Gdy patrzy się na lady kiosków i sklepów singapurskich, odnosi się wrażenie, że towary japońskie tak łatwo dziś zdobyły rynek jak ongi wojska cesarskie „niezdobytą, najsilniejszą morską twierdzę świata". Mechaniczne niedźwiedzie i blaszane samoloty odrzutowe dla młodych i starszych hobbystów, piękne kamery, światłomierze, aparaty błyskowe, do których wkłada się malutkie bateryjki od naszego „Kolibra" i błyska nimi w nieskończoność, aparaty fotograficzne z najsilniejszymi dziś obiektywami świata, cała lawina produktów unowocześnionego przemysłu japońskiego, pracującego dziś na najwyższych obrotach — wszystko to wabi oko i pieniądz. Oglądam kioski i sklepy nieco zamroczony upałem, który uderzył w nas obuchem na płycie lotniska. Naiwny ten, kto sądzi, że nasza ela na-tropik cokolwiek w tych warunkach znaczy. Człowiek ma pod marynarką gorące parzące żelazko i zawieszony jest w powietrzu do złudzenia przypominającym aurę starych warszawskich pralni: bardzo gorąco, bardzo mokro, bardzo duszno. „... It's a pity — mówi pierwszy pilot — szkoda, że nie przyleciał pan z nami w lipcu".

Siedzimy przy biało nakrytych stolikach kawiarni na piętrze i przyglądamy się beznadziejnym próbom obsłużenia nas, dokonywanym przez jedną jedyną kelnerkę. Bar na dole zamknięty jest na cztery spusty i przez drzwi biegnie ogromny czerwono-czarny napis: „Bar nieczynny. Pracownicy strajkują z powodu masowego wydalania z pracy"! To już nowe oblicze Singapuru, miasta wstrząsanego silnymi ruchami społecznymi, które jego potężni opiekunowie starają się wszelkimi sposobami przytłumieć.

Prasa miejscowa, którą przeglądam w barze, wita nas serią wiadomości, które ekscytowały właśnie czytelników: Trzy procesy o milionowe nadużycia. Jakiś napadnięty farmer zarżnął długim nożem 225-funtowego malajskiego tygrysa. Ale farmer będzie teraz odpowiadać przed sądem, bo tygrys go napadł w chwili, gdy właśnie sprawdzał, czy w zastawione wnyki złapał się dzik, czy nie. Ergo prasa podkreśla skandaliczność... wywabiania tygrysów w ten sposób, urągający lokalnym prawom. Farmera skażą. Amen. Historia wprost dla Victora Hugo i... przestroga dla turystów.

★

W naszym „Comecie", który dotychczas pracował jak zegarek, najwyraźniej coś „nie sztymuje". Powinniśmy byli odlecieć do Djakarty o 17.45, a więc w trzy kwadranse po przylocie, tymczasem mijają dalsze trzy kwadranse i podają nam już drugą kawę, całkowicie bezpłatnie, na koszt linii i jakoś nie ruszamy się. Nadchodzi zmrok i zaczynamy się niepokoić: co się stało? Jak długo potrwa naprawa? Mrs Scotts, która kupiła dwa kartony „Pall Mall'i" pyta wzrokiem — co dalej? Wreszcie cóż za ulga: „Comet Flight BA 708" bound for Djakarta"...

Przeciskamy się przez tłum drobnych brązowych ludzi. Lotnisko okrywa już noc i odjeżdżają samochody z grupą techniczną. Rozpędzamy się po raz ostatni i wchodzimy w czerń. Zostawiamy za sobą lotnisko, tniemy teraz nocne niebo i czujemy się sobie bliscy. Tę bliskość ludzką, ponadnarodową, odczuwamy szczególnie wówczas, gdy w pół godziny po starcie zapala się nagle napis „umocować pasy, nie palić", a stewardessy wygorsetowane i spokojne poczynają z przesadną grzecznością podawać soki i zbyt często zerkają w stronę kabiny pilotów. Gdy po jasno oświetlonej kabinie poczyna pełzać dziwny, ledwie uchwytny kwaskowy zapach, gdy wszyscy patrzymy w ten świetlny napis zafascynowani, gdy potężny, choć jeszcze niedoskonały twór ludzkiego mózgu tnie ciemność nocy nad Morzem Jawajskim i człowiek szuka nadziei w gwiazdach, które błyszczą wielkie i jasne.

PARTYZANCI Z POWIETRZA

Płk JAN MIĘTKI (2)

Na razie zarządzam alarm i stan ostrego pogotowia dla całego oddziału.

Każę wzmocnić i wysunąć nieco do przodu posterunki, zabraniając im jednocześnie otwierania ognia w przypadku stwierdzenia, że nieprzyjaciel rozwija w naszym kierunku natarcie. Zadaniem posterunku ma być obserwowanie ruchów nieprzyjaciela, a w ostatniej chwili wycofanie się niepostrzeżenie do bazy. Pozostali: zrolować koce, spakować plecaki, sprawdzić broń, granaty i amunicję. Radiotelegrafiście „Jurce" poleciłem umieścić radiostację i baterię w zasobnikach, ale w pełnej gotowości do pracy. Zabroniłem mu jednak pracować, a to w obawie przed nasłuchem i namiarem. Nie można. (Nie można zlekceważyć ani jednego procentu nadziei, że Niemcy nie znają dokładnie naszej siedziby). Dziewczęta otrzymały zadanie przygotowania normalnego posiłku. Wszystkie te rozkazy zostały wykonane sprawnie i bez śladu paniki. Oczywiście ludzie zdawali sobie doskonale sprawę z grożącego niebezpieczeństwa. Pomimo spokojnego zachowania, uwidaczniało się na ich twarzach zdenerwowanie. Prawie nie rozmawiano.

Wzywam do swego pomieszczenia mojego zastępcę „Wiktora" oraz „Jurkę" dla odbycia wspólnej narady. Obydwaj zgodzili się z moją oceną sytuacji i potwierdzili słuszność podjętych kroków. Wyłożyłem im następnie mój plan taktyczny, według którego zamierzam stoczyć walkę. Był zresztą prosty: pozwolić nieprzyjacielowi podejść jak najbliżej do naszych stanowisk ogniowych, a potem otworzyć huraganowy ogień z broni maszynowej i zarzucić granatami następującą linię obławy. W ten sposób, przez zaskoczenie, można by zwiększyć straty przeciwnika i wprowadzić panikę w jego szeregi. Zamierzałem z kolei, po ustaleniu najbardziej dogodnego kierunku, przeciwuderzając — przebić się i oderwać od nieprzyjaciela. „Wiktor" i „Jurka" uznali mój plan za najwłaściwszy. „Wiktor" zaproponował, ażeby zastanowić się jeszcze nad trasą marszu oraz miejscem przyszłej bazy. Postanawiamy zatem, że po wyjściu z okrążenia — dla zmylenia pościgu będziemy posuwać się początkowo w głąb Borów Tucholskich, aby potem, drogą okrężną, marszem forsownym dojść do naszego punktu kontaktowego na Smolniku pod Czarną Wodą, w powiecie starogardzkim. Tam dopiero, po zorientowaniu się w sytuacji, podejmiemy decyzję co do wyboru miejsca nowej bazy oddziału. Wyznaczamy również dodatkowy punkt zbiórki na wypadek, gdyby zaszła potrzeba kontynuowania marszu w kilku grupach. Tym rezerwowym miejscem ma być masyw leśny nad jeziorem Lądka Mała na terenie nadleśnictwa Lipowa.

Omówiliśmy poza tym inny ważny problem, który przysporzył nam w tej sytuacji niemało zmartwień. Otóż właśnie poprzedniego dnia otrzymałem oczekiwaną od pewnego czasu depeszę w sprawie zrzutu ludzi i zasobników z zaopatrzeniem: zawiadomiono, że zrzut ma nastąpić w nocy z 22 na 23 grudnia około godziny 24 na polach wśród masywu leśnego — mniej więcej 700 m na wschód od jeziora Białego. Zadaniem naszym było podanie lotnikowi umówionych sygnałów świetlnych i zabezpieczenie akcji. Treść depeszy znało wyłącznie nas trzech. Po krótkiej naradzie zarządziłem przygotować na wszelki wypadek krótką szyfrówkę, informującą dowództwo, że jesteśmy okrążeni, toczymy bój i zrzutu w podanym terminie nie przyjmujemy. Ma ją nadać „Jurka" z chwilą wywiązania się walki. Natychmiast też przystąpił do jej opracowania, a ja wraz z „Wiktorem" udałem się na rozpoznanie do naszych wysuniętych posterunków. Było kilka minut po godzinie szóstej.

Idziemy ostrożnie po śladach pozostawionych w śniegu przez wartowników. Od razu po wyjściu z bunkra skonstatowałem, że szum motorów ucichł — zarówno z kierunku północnego jak od strony Ostrowitego i Kręgu.

— Stoją sk... syny — „meldował" szeptem „Wit".

Dalsze placówki podawały, że kilkakrotnie słychać było głosy komend w języku niemieckim i od czasu do czasu pojedyncze zapalanie silników. Natomiast z Ostrowitego i Kręgu dobiegało gwałtowne ujadanie psów. A więc wszystko się zgadzało. Kolumny stanęły u celu: celem jesteśmy my. Nie pozostało już ani cienia wątpliwości.

Zleciwszy wartownikom dalsze obserwowanie nieprzyjaciela i meldowanie wszelkich nowych spostrzeżeń — wracam do bazy. Należało poczynić ostatnie przygotowania. Przede wszystkim przygotować ludzi: na wszystko. W części ogólnej bunkra przedstawiam zebranym spadochroniarzom i partyzantom całą powagę sytuacji. Słów nie obwijam w bawełnę. Wiedziałem, że mobilizować do walki nie muszę. Do stracenia nie mieliśmy nic, a liczyć mogliśmy tylko na własne siły. Te zresztą nie były tak mizerne. Oddział choć nieduży liczebnie (w tym dniu miałem pod rozkazami 25 osób), składał się z ludzi zahartowanych w boju, o dużym poczuciu zdyscyplinowania — i aktualnie posiadał 18 jednostek ręcznej broni maszynowej, 20 pistoletów różnych typów, 10 jednostek broni długiej (m. in. karabiny z optycznymi przyrządami celowniczymi dla strzelców wyborowych) oraz około 150 granatów obronnych. Z amunicją również nie było najgorzej. Oprócz zapasowej skrzynki zapaczkowanych nabojów, na każdy pistolet maszynowy wypadało od 140 do 180 sztuk załadowanej w magazynkach amunicji. Jesteśmy więc w stanie godnie przywitać Niemców i prowadzić nawet kilkugodzinną walkę.

Ale co dalej, jeśli nie uda nam się przebić? Na szczęście na medytacje nie ma teraz czasu. Zająłem się wyznaczeniem stanowisk ogniowych. Kilka rozmieściłem na zewnątrz bazy, w otaczającym ją zagajniku. Ogień z bunkra będzie prowadzony we wszystkich kierunkach z trzech znajdujących się na jego powierzchni włazów. Każdemu wskazałem jego miejsce. Kobiety otrzymały zadanie ładowania wystrzelonych magazynków i podawania ich oraz dostarczania granatów walczącym. W tym celu zgromadziliśmy w jednym miejscu skrzynki z amunicją i zapasowymi granatami. Ustaliłem, że stanowiska zajęte zostaną dopiero na mój rozkaz, z chwilą wycofania się ubezpieczenia. Wyłożyłem również i uzasadniłem mój plan taktyczny, podkreślając konieczność jak najdłuższego nieujawniania naszej obecności i pozycji obronnych. Sygnałem do rozpoczęcia walki miało być otwarcie ognia przeze mnie.

Przygotowania zakończone. Wszystko zapięte na ostatni guzik. (Pomyślano nawet o paru zdobycznych radioodbiornikach. Ponieważ nie mogliśmy sobie pozwolić na dodatkowe obciążenie się nimi podczas próby przebicia — poleciłem zniszczyć je w toku walki.). Pozostawało oczekiwanie — i to było najgorsze. Czas mijał powoli, a na razie nic się nie działo. Nerwy napięte do ostatnich granic. Nie wytrzymanie tego stanu napięcia przez któregokolwiek z nas mogło mieć zgubne następstwa dla wszystkich. Widziałem lekko pobladłe twarze swoich chłopców. Widziałem wymuszone uśmiechy, gdy rozmawiając z nimi sam blado się uśmiechałem (prawdę powiedziawszy nie wierzyłem w możliwość ocalenia oddziału). Dostrzegałem również ich uważny wzrok obserwujący moje zachowanie. Byłem opanowany, skupiony — niemal do bólu fizycznego... „Spokój".

Kilka minut po godzinie ósmej wpadła do bunkra jedna z czujek. Z meldunku wynikało, że na linii drogi biegnącej z Kurczego do Kręgu nieprzyjaciel rozwinął już zaporę. Za chwilę nowy meldunek: rozwinięcie zapory stwierdzono również na linii dróg wiodących z Konewki do leśnictwa Zwierzyniec i z Rzepicznej do skrzyżowania z drogą prowadzącą do Ostrowitego tuż nad samym prawie jeziorem Ślepym. Na podstawie usłyszanych przez wartowników urywków komend można było wywnioskować, że obława lada moment ruszy ku nam od strony północno-zachodniej. A więc nareszcie! Wydałem rozkaz zajęcia stanowisk. Sam usadowiłem się z peemem na włazie bunkra, zwrócony w kierunku spodziewanej obławy. W drugim włazie stanął „Wiktor", w trzecim Megger. Wszystko odbyło się błyskawicznie. Już trwamy w bezruchu. Nie śmie nas zdradzić żaden szmer...

Poranek był jasny i pogodny, ale nadal utrzymywał się silny mróz. Na razie panowała idealna cisza, nie zakłócana nawet najlżejszym podmuchem wiatru. Słyszałem jedynie, jak mi serce wali. Przylgnąwszy twarzą do śniegu widziałem przed sobą tylko pnie drzew i prześwity między gęstymi kępami leśnego poszycia. Biały puch skrzył tysiącami iskierek na zwisających ciężko gałęziach. Oślepiony tym blaskiem, musiałem co chwila przymykać oczy. „Piękna zima". Przez moment rzeczywistość wydała mi się czymś nierealnym. Czy to możliwe, że w tym spokojnym zagajniku rozpęta się za chwilę piekło? A może to tylko romantyczna przygoda w lesie — zaczajeni czekamy w podnieceniu, aż przemknie sarna lub wilk wyskoczy... Zebrałem w garść trochę śniegu i przytknąłem do warg...Wtem do uszu dobiegł daleki szelest. Jednocześnie posłyszałem stłumiony szept Meggera:

— Idą...

Tak! Szelest narastał, przechodząc stopniowo w zmieszany gwar głosów i szczęku broni. Po chwili padł pierwszy strzał. Potem — pojedynczo — następne i od czasu do czasu krótka seria z automatu. Szli powoli, szeroką ławą, nawołując się wzajemnie dla utrzymania odległości i wyrównania tyraliery. Jeszcze ich nie widzieliśmy, tym bardziej i oni nas nie mogli dostrzec. Pierwsze sylwetki ujrzałem dopiero, gdy doszli do obozowej latryny, odległej około 30—40 metrów od naszych stanowisk ogniowych. Stanęli.

– Achtung! Hier sind sie! Vorsichtig sein! Gut aufpassen!

Słowa wbijały mi się w mózg jak stalowe ćwieki.

Odgłosy ożywienia i krzątaniny — za moment przycichły. Upłynęła może minuta. I znowu:

— Achtung Vorsichtig und langsam vor, marsch!

Z wielką ostrożnością posuwali się teraz krok za krokiem. Nadal nas nie widzieli, ale zdawali sobie sprawę, że czyhamy w pobliżu. Trzeba ich wciągnąć jak najgłębiej. Jeszcze trochę, jeszcze... Kiedy pomiędzy pniami drzew zagajnika, w odległości 15—20 kroków od naszych stanowisk zobaczyłem linię nóg — otworzyłem ogień.

Siałem długimi seriami aż do wyczerpania magazynku, potem rzuciłem dwa granaty. Jednocześnie wszystkie nasze stanowiska zionęły ogniem pistoletów maszynowych i obrzuciły Niemców granatami. Zaskoczenie było zupełne. Pierwsza linia nacierających została ścięta, zanim zdążyła złożyć się do strzału. Rozdzierające wołanie „Hilfe", „Mein Gott" i jęki rannych słyszeliśmy pomimo ogłuszającego huku. Zmieniłem magazynek i dalej prułem do przemykających pomiędzy drzewami postaci. Wkrótce jednak nie było już celów. Część ocalałych zaległa wśród kęp, lżej ranni wyczołgali się z pola ostrzału.

— Atak odparty! — krzyknąłem.

— Dosyć! Przerwać ogień!

Zaległa cisza — nagła i złowroga. Nawet jęki Niemców przycichły. Rozejrzałem się po naszych stanowiskach. Witały mnie tryumfujące, roześmiane twarze chłopców. „A więc wszyscy cali" — pomyślałem z zadowoleniem, gdy nagle wprost na bunkier posypały się długie serie z cekaemu, a zaraz potem z głębi bunkra dobiegł mnie okrzyk:

— „Wiktor" ranny!...

„Wiktor" zajmował stanowisko we włazie oddalonym około 10 metrów od mojego, nie zauważyłem więc nawet, jak się osunął. Natychmiast zszedłem w dół:

— Szura, Nadzia — opatrunki!

Dziewczęta już go uniosły. Krew wyciekała z prawego rękawa. Dostał serię w rękę. Nie wyglądało to wcale groźnie.

— Jak z tobą, „Wiktor"? — spytałem (był bardzo blady).

Machnął zdrową ręką:

— Niczewo, komandir.

Szura i Nadzia przemyły ranę, nałożyły opatrunek. Odetchnąłem z ulgą: w walce już się

nie liczy, ale może chodzić. Cóż ja bym robił z ciężko rannym podczas przebijania się z okrążenia? (Dopiero w dwa dni później stwierdziliśmy, że miał jeszcze rany na przedramieniu. Były one w stanie tak ciężkim, że zachodziła poważna obawa o jego życie). A o przebijaniu się już myślałem. Po odparciu pierwszego natarcia i wprowadzeniu zamieszania wśród Niemców — chwila wydawała się sposobna. Należy teraz ściągnąć ludzi ze stanowisk ogniowych położonych na zewnątrz — do bunkra, odczekać jeszcze moment, a potem, upatrzywszy odpowiedni kierunek — uderzyć znienacka całą grupą.

Stanąłem znów we włazie i ręką dałem chłopcom sygnał do powrotu. Dla osłony wycofujących się rozkazałem prowadzić ciągły ogień z dwóch włazów — trzeci pozostawiając wskakującym pojedynczo partyzantom.

Sam w tym czasie nie brałem bezpośredniego udziału w ostrzeliwaniu. Jako dowódca musiałem dawać baczenie na wszystko — na zewnątrz i wewnątrz bunkra. „Jurka" nadawał już szyfrówkę, dziewczęta sprawnie radziły sobie z ładowaniem magazynków, ale dorzuciłem im do pomocy jeszcze kilku chłopców, żeby nie nastąpiła najmniejsza przerwa w dostawie amunicji. Stanowiska ogniowe kazałem obejmować na zmianę poszczególnym strzelcom, ustaliwszy odpowiednią kolejność.

Na razie byliśmy górą. Niemcy stracili już wielu zabitych i rannych. Zielone mundury formacji SS i Jagdkommando gęsto znaczyły się na śniegu. My do tej pory strat właściwie nie doznaliśmy. (Tylko co z Mroczkiem i tamtymi?).

— Ale mu przysolił! — rozentuzjazmował się nagle któryś z chłopców.



Ppor. „Wirski" (z lewej) wspólnie z towarzyszem broni starszym sierżantem „Bronkiem", obecnie majorem Bronisławem Warczakiem. Styczeń 1945 — zdjęcie wykonane na terenie bazy oddziału pod miejscowością Czarna Woda w pobliżu Smolnika.

Ale znów dał znać o sobie cekaem. Ten sam. Długie serie sypnęły się na bunkier. Ogień odciął drogę ostatniej grupie, która nie zdążyła jeszcze do nas doskoczyć. Byli tam między innymi Mroczek, Warczak i Nadolny. Bezradny obserwowałem ich wysiłki. Co tylko wychylą się z gęstwiny — przydusza ich do ziemi przeklęty cekaem. Wreszcie Mroczek nie wytrzymał. Poderwał się do przodu i — padł. Widać, że ciężko ranny (bodajże w pachwinę prawej nogi). Pojękując, wyczołgiwał się teraz powoli z linii ostrzału. W tej sytuacji nie było czasu do stracenia. Krzycząc i dając znaki ręką przekazałem im rozkaz: przebić się! Zrozumieli widocznie, gdyż dwóch podbiegło zaraz do Mroczka, założyli mu opatrunek, po czym dźwigając rannego zginęli z oczu w gęstwinie zagajnika. „Może przyjdą"....?

„A może od razu skoczyć za nimi? Całą grupą!"... — Ale o tym nie ma mowy. Cekaem nadal siecze — i Niemcy najwyraźniej przystępują już do ponownego uderzenia. Z za drzew wyłaniają się pojedyncze postacie — skokami dopadają do następnej osłony.

Zamierzali nas tym razem wykurzyć granatami. Odległość jednak była zbyt duża — i te wybuchały jeden za drugim na przedpolu bunkra, nie czyniąc nam żadnej szkody. Teraz już nie mogłem pozwolić zbliżyć się atakującym. Ciągłym ogniem z trzech stanowisk we włazach kazałem ich trzymać w przyzwoitym dystansie.

„Sztyft"... — uprzytomniłem sobie charakterystyczny głos naszego najmilszego cwaniaka. Chwaląc kolegę, musiał się przy tym nazbyt wysunąć, bo poszła w niego seria — aż przysiadł, na szczęście w porę.

Po godzinie dziesiątej i ten drugi atak Niemców załamał się ostatecznie. Od tego momentu zmienili taktykę. Przez następne dwie godziny szturmowali nas niemal bez przerwy, ale drobnymi grupami i z różnych kierunków. Nie dawali chwili wytchnienia. Przegrzewały się lufy peemów, strzelcom omdlewały ręce. Coraz częściej trzeba wymieniać broń i ludzi we włazach. Wszystkie ataki zostały odparte, lecz siły nasze były na wyczerpaniu, a co gorsza —również i amunicja. Nerwowo paląc papierosa (do tej pory byłem na czczo, w przeciwieństwie do większości z moich podkomendnych, którzy zdążyli zjeść przygotowany rano posiłek) ważyłem w sobie desperacką w tej sytuacji decyzję przeciwuderzenia.

Pomógł przypadek. W pewnym momencie jedna z grup szturmowych nieprzyjaciela natknęła się, w pobliżu zapory, na zaległych w gęstwinie (jak się teraz okazało) naszych ludzi z rannym Mroczkiem. Ci przywitali wroga ogniem peemów i granatami. Powstało zamieszanie. Niemcy biegali jak opętani. Usłyszeliśmy wrzaski: „Achtung! Nicht schiessen!" Najwidoczniej sądzili, że padli ofiarą pomyłki ze strony własnych żołnierzy. Wykorzystali to nasi i z rannym Mroczkiem przemknęli przez linię zapory ostrzeliwując się w biegu. Podczas tego starcia kazałem wzmocnić ogień z włazów bunkra. Wytworzona sytuacja najprawdopodobniej całkowicie Niemców zdezorientowała. A więc teraz!

Była godzina 12,30. Poleciłem rozdzielić pozostałą amunicję i granaty oraz przygotować się do szturmu w kierunku północno-wschodnim, na zaporę rozciągniętą wzdłuż drogi biegnącej do jeziora Ślepego. Ten kierunek wydał mi się najodpowiedniejszy. Plan był od dawna przemyślany: niepostrzeżenie wyjść z bunkra i w szyku bojowym — kątem w przód — podczołgać się pod nieprzyjacielską linię, następnie otworzyć ogień i nagłym uderzeniem, strzelając w biegu — przeskoczyć. Jeśli atak zostanie uwieńczony sukcesem — marszem forsownym iść potem na Lubocień, nie dochodząc do tej miejscowości skręcić na południe i stanąć dopiero na krótki odpoczynek w lesie na wysokości m. Główka (z kolei masywami leśnymi — według pierwotnie ustalonej marszruty — przejść na teren powiatu starogardzkiego).

Szybko wydawałem rozkazy: kierunkowym będzie Megger, w środku szyku zajmą miejsce „Wiktor", „Jurka", dziewczęta oraz jeden z partyzantów jako ochrona osobista dla rannego „Wiktora". Dla osłony i zamaskowania próby przebicia się — dwaj partyzanci, Szmagliński i Gliniecki, dalej prowadzić mają z bunkra rzadki ogień z peemów. Dołączą do grupy biegiem w chwili naszego natarcia.

— Jasne?

— Jasne, komandir...

Zgodnie z instrukcją — pierwszy wypełza Megger. Za nim w minimalnych odstępach — pojedyńczo — opuszczają bunkier pozostali (jako piąty ja). Szmagliński i Gliniecki sieją seriami z obu włazów. Już wszyscy — zarejestrowałem z ulgą ostatniego z wyskakujących. Chyba nas nie zauważyli.

Chwilę trwamy nieruchomo w śniegu, teraz już dobrze osłonięci krzakami i czołgając się — powoli suniemy w obranym kierunku. Śnieg leży grubą, kilkunastocentymetrową warstwą. Plecy ugniata wyładowany tornister, broń w pogotowiu — ciężko jest w tych warunkach pokonać przestrzeń kilkudziesięciu metrów, dzielącą od zapory. Poza tym musimy być nie tylko niewidoczni, ale i niesłyszalni (mógłby nas zdradzić choćby szczęk broni). Sapiemy potężnie, ale tego Niemcy nie słyszą. Co parę metrów króciutki odpoczynek — i dalej. „Biedny Wiktor" — uświadomiłem sobie naraz, że jednak z ranną ręką cholernie trudno się czołgać. „Niczewo, mołodziec"!.

Po coraz szerszych prześwitach między sosnami zorientowałem się niebawem, że przesieka, którą trzeba nam będzie przeskoczyć, już blisko. Dostrzegłem sylwetki w hełmach. Pomimo wszystko zachowywali się podejrzanie cicho. Czyżby więc?... Lecz na analizowanie za późno.

— Hurra! — runęliśmy do przodu, trzasnęły nasze peemy. Rzuciłem okiem w tył: Szmagliński i Gliniecki już biegną...

Ale Niemcy mieli refleks. Sypnęli granatami. Na nic...

Zaległiśmy w gęstwinie. Jasne było, że ponawiając atak dobrowolnie wybraliśmy śmierć. Ręką dałem hasło do odwrotu.

Przetartym uprzednio szlakiem wyczołgujemy się, czyniąc to obecnie o wiele śpieszniej. Teraz cenna jest każda sekunda. Niech jak najdłużej sądzą, że trwamy tam jeszcze pod ich nosem zdecydowani na powtórny atak. Jak najszybciej spróbować gdzie indziej.

W pobliżu bunkra wytknąłem nowy kierunek, ku zachodowi. Znowu kilkadziesiąt metrów koszmarnej szarpaniny w śniegu. Tym razem bez chwili odpoczynku. Każda sekunda cenna. Każda sekunda... Nie czuję nawet zmęczenia, ogarnięty tą jedną myślą. Sosny coraz rzadziej. Znów skraj przesieki... Są... Na pewno są. Słychać ich twarde głosy. „Nicht schiessen"! zawołał ktoś nagle stamtąd gdzieś z boku. Mrugam do Meggera. Odmrugnął... Dając gwałtowny znak — skoczył do przodu:

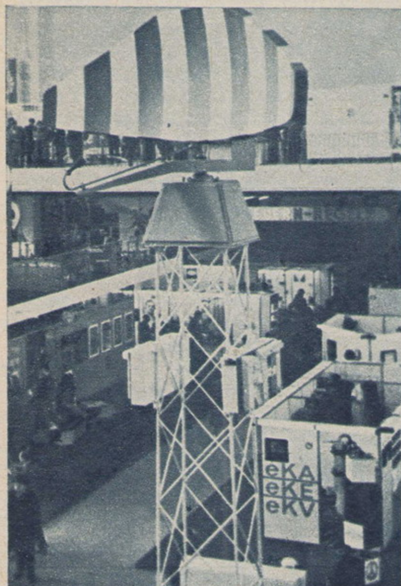
— Nikt schiessen! Nicht schiessen! Donnerwetter! Erster Zug vor!

(Nawet w tym momencie nie umiałem się oprzeć podziwowi dla jego stuprocentowej niemczyzny). Biegliśmy jak zwarty oddział Meggier miotał rozkazy. Jeszcze dziesięć metrów do zbawczej gęstwiny... Jeszcze pięć... Już. Udało się! Nie padł w naszą stronę ani jeden strzał. Co prawda do dzisiaj nie mogę tego zrozumieć...

CIĄG DALSZY NASTĄPI

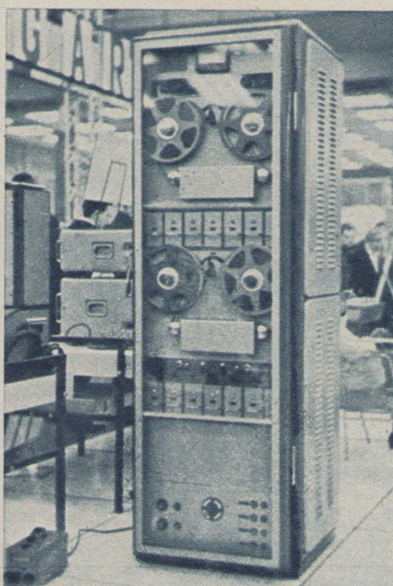
NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

RADAR METEOROLOGICZNY NRD



Na tegorocznych międzynarodowych targach w Lipsku przemysł elektroniczny Niemieckiej Republiki Demokratycznej wystawił po raz pierwszy nowoczesny radar meteorologiczny typu BWR-X10 o zasięgu 300 km.

MAGNETOFON DLA PORTÓW LOTNICZYCH



Najnowszy magnetofon SHR-7 dla wież kontroli ruchu w portach lotniczych opracowany i produkowany w Węgierskiej Republice Ludowej. Umożliwia zapis na 7 kanałach rozmów prowadzonych pomiędzy personelem kontroli i załogą samolotów, z automatycznym przełączaniem w przypadku jakiegokolwiek uszkodzenia. Foto: Z. Korsak (2)

WSTĘPNE SZKOLENIE KANDYDATÓW NA PILOTÓW KOSMICZNYCH

OPRÓCZ kilkudziesięcioosobowej grupy szkolonych obecnie kosmonautów uczeni amerykańscy przygotowują także nowych kandydatów, przy czym zakłada się, że tylko 10% z nich zostanie w przyszłości kosmonautami. Uczniowie tej specjalnie utworzonej szkoły dobierani są spośród pilotów. Muszą oni przede wszystkim odpowiadać trzem podstawowym warunkom: wykształcenie — przynajmniej stopień naukowy bakałarza (stopień naukowy niższy niż magister), przygotowanie lotnicze — przynajmniej 500 godzin wylatanych na samolotach odrzutowych lub śmigłowcach, wiek — nie więcej niż 33 lata. Szkolenie obejmuje: wyższą matematykę, aerodynamikę, mechanikę lotu, zagadnienia automatyki, aparaturę kosmonautyczną, astronomię, nawigację kosmiczną, biologię kosmiczną. Szkolenie w locie jest przeprowadzane na myśliwcach odrzutowych. Obejmuje ono 86 godzin lotu. Szkoła posiada 6 naśladowników warunków lotu kosmicznego. Szkolenie na tych urządzeniach trwa 55 godzin. W tej wstępnej szkole kosmonautów uczy się obecnie 18 pilotów. (AM)

NOWY UTLENIACZ PALIWA RAKIETOWEGO

DĄŻĄC do jak najszybszego zwiększenia wydajności posiadanych rakiet, przy jednoczesnym ograniczeniu wymaganych zmian konstrukcyjnych, uczeni amerykańscy pracują obecnie nad zastosowaniem w rakiecie „Atlas" w charakterze utleniacza zamiast płynnego tlenu — mieszaniny złożonej z 30% płynnego fluoru i 70% płynnego tlenu. Ma to zwiększyć udźwig rakiety „Atlas" aż o 88%, przy czym koszt jej będzie wynosić tylko 30–50% kosztu rakiety „Titan-Centaur" o podobnym udźwigu. Wymagać to będzie oczywiście zastosowania w niektórych częściach rakiety nowych materiałów konstrukcyjnych. Wymagane zmiany nie są jednak specjalnie duże i kosztowne. Pewien kłopot sprawiać będzie to, że spaliny powstałe przy użyciu tego utleniacza są szkodliwe biologicznie i mają wysoce korodujące właściwości. Utrudniać to jednak będzie w zasadzie tylko próby naziemne. (AM)

SZYBOWIEC KLASY STANDARD

SZYBOWNICY Litewskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej od lat zajmują się konstruowaniem i budową własnych szybowców. Należą do nich: BRO-9, BRO-10, KPI-3 „Gintaras", KP-5 „Genis", BK-4 „Kaunas", BK-5 i BK-6 „Neringa". Wszystkie te szybowce wyróżniają się dobrymi własnościami lotnymi.

Szybowiec jednomiejscowy BK-6 „Neringa" został opracowany przez Balisa Karwelisa. Jest on konstrukcji całkowicie drewnianej i posiada radiostację R-106.

Rozpiętość — 14,9 m, pow. nośna — 12,3 m², wydłużenie — 18, długość — 7,2 m, wysokość — 1,27 m. Ciężar własny — 232 kG, ciężar całkowity — 330 kG. Max. doskonałość — 28 przy prędkości 91 km/h, min. opadanie — 0,76 m/sek przy prędkości 70 km/h, max. prędkość holowania za samolotem — 140 km/h (za wyciągarką — 100 km/h), prędkość lądowania — 57 km/h.

W dalszym rozwoju szybowiec BK-6 otrzymał płat laminarny o większej rozpiętości, a w jego konstrukcję wprowadzono wiele elementów z laminatów szklanych i plastyków piankowych.

BK-6 „NERINGA"

14900
1300
3000
4°
3°3'
1270
7200

LEKARZ LOTNICZY RADZI

ALKOHOL – WRÓG PILOTA

PERSONEL lotniczy powinien dobrze znać wpływ i ujemne działanie alkoholu na organizm pilota, ażeby móc w pełni ocenić groźne skutki jego użycia.

Uwagi poniższe nie wyczerpują oczywiście całego zagadnienia. Celem ich jest zwrócenie jedynie uwagi Czytelnika na skutki wpływu nawet małych dawek alkoholu na zdolność do pracy w ogóle, a przede wszystkim na działalność lotniczą. Personel latający, znajdujący się pod wpływem alkoholu, nie może w żadnym przypadku być dopuszczony do lotów. Dotyczy to zresztą wszystkich zawodów, związanych z prowadzeniem różnego typu pojazdów lub obsługą maszyn. Wymaga tego zarówno bezpieczeństwo osobiste jak i otoczenia.

Specyfika pracy pilota w powietrzu, głównie prędkość lotu, przeciążenia na jakie narażany jest ustrój oraz zmiany właściwości fizyko-chemicznych atmosfery dużych wysokości, wymagają pełnej, niczym nie upośledzonej sprawności psychofizycznej. Alkohol właśnie sprawność tę upośledza. Organizm pilota musi być odporny na działanie wpływów związanych z występowaniem przeciążeń i zmian fizyko-chemicznych środowiska oraz zdolny do szybkiego uruchamiania odczynów kierowanych przez ośrodkowy układ nerwowy. Nawet nieznaczne zaburzenia czynności organizmu wywołane alkoholem w warunkach lotu, przy uwzględnieniu jedynie czynnika prędkości, są groźnym zjawiskiem uspcsabiającym do wypadków i katastrof. Ponadto podczas lotów wysokościowych na zaburzenia czynnościowe wywołane alkoholem nakłada się synergistyczne działanie niedotlenienia wysokościowego. Zwierzęta w obniżonym ciśnieniu atmosferycznym żyją krócej po podaniu alkoholu, co stwierdziły badania doświadczalne prowadzone przez E. Sokołowskiego.

W medycynie lotniczej znane są przypadki obniżenia progu tolerancji na działanie niedotlenienia wysokościowego u członków personelu latającego, który w dniu lub w przeddzień lotu spożywali alkohol. Synergizm działania alkoholu z niedotlenieniem potęguje zaburzenia wywołane głodem tlenowym, przez co zwiększa niebezpieczeństwo lotu.

Wydaje się rzeczą słuszną zwrócić uwagę na wpływ alkoholu na poszczególne narządy organizmu ludzkiego. Alkohol, dostając się do przewodu pokarmowego przez jamę ustną i przełyk, uszkadza błonę śluzową tych narządów i wywołuje przewlekłe zapalenie z następowym zwyrodnieniem. W żołądku i w mniejszym stopniu w jelitach wywołuje przewlekłe zapalenie, prowadzące do zmian upośledzających czynność wydzielniczą i resorbcyjną. Czynności wątroby ulegają zaburzeniom różnego stopnia ciężkości, do zmian zwyrodnieniowych włącznie. Alkohol dostawszy się do krwiobiegu upośledza dostarczanie tlenu do komórek całego organizmu. Powoduje on także zmniejszenie ruchliwości krwinek białych, co zmniejsza odporność ustroju na choroby zakaźne.

Alkohol uszkadza nie tylko krew, ale również cały układ krwionośny. Dzieje się to w dwojaki sposób:

1. Alkohol powoduje znaczne pobudzenie i przyspieszenie akcji serca i zwiększenie jego pracy, rozszerza naczynia obwodowe.

2. Zjawiska te same w sobie nie byłyby szkodliwe, gdyby nie ujemne bezpośrednie działanie na mięsień sercowy, które powoduje jego zmiany zwyrodnieniowe (zapalenie, stłuszczenie.)

Bardzo szkodliwie działa alkohol na drobne naczynia, zmniejszając ich napięcie i kurczliwość oraz wywołując zmiany zwyrodnieniowe. Wiedzie to do pękania naczyń itp. Wyrazem skórnych zmian naczyniowych jest często spotykane sinawe zabarwienie twarzy, nosa i górnej części klatki piersiowej.

Z krwi alkohol jest wchłaniany przez komórki różnych tkanek ustroju, przy czym szczególne powinowactwo mają do niego komórki układu nerwowego. Alkohol wydziela z organizmu m. in. przez płuca, działając porażająco na nabłonek migawkowy oskrzelików i oskrzeli. Powoduje to nadmierne gromadzenie się wydzieliny śluzowej w oskrzelach, co prowadzi do przewlekłego nieżytu oskrzeli, co może doprowadzić do następowej rozedmy płuc. Główną drogą wydzielania alkoholu są nerki, w których wywołuje on zmiany zwyrodnieniowe, upośledzające ich czynność.

Największe jednak zmiany w ustroju ludzi nadużywających alkoholu dokonują się w układzie nerwowym, a mianowicie w mózgu, rdzeniu i nerwach obwodowych. Pod wpływem większych dawek alkoholu, po okresie pobudzania, następuje zahamowanie lub porażenie ośrodków nerwowych, szczególnie tych, które kierują ruchami i sprawują kontrolę nad zachowaniem człowieka. Alkohol powoduje osłabienie i spaczenie instynktu samozachowawczego. Przewlekłe używanie alkoholu uszkadza plemniki i prowadzi do zwyrodnienia potomstwa. Osłabia poczucie moralności, etyki oraz obowiązku w stosunku do pracy, rodziny, społeczeństwa i narodu.

Świadomość personelu latającego w naszym kraju jest wysoka. Posiada ona powszechną znajomość ogólnych zagadnień z dziedziny fizjologii człowieka i higieny pracy. Na takiej bazie używanie, bądź nadużywanie alkoholu przez personel latający nie istnieje jako problem. Z drugiej jednak strony, ze względu na specyfikę zawodu lotniczego, nawet sporadyczny wypadek użycia alkoholu może mieć nieobliczalne następstwa. Wychodząc z tego założenia — każda akcja profilaktyczna jest cenna.

HENRYK KLIMEK
E. SOKOŁOWSKI

Z ZAGRANICY

Astronautyka

■ **Zjednoczona** Republika Arabska, jak podaje bliskowschodnia agencja prasowa MEN, zamierza wkrótce wystrzelić swego pierwszego sztucznego satelitę Ziemi. Przedwstępne doświadczenia z kilkustopniową rakietą, która ma unieść sztucznego satelitę, zakończono pomyślnie.

■ **Po długich** przygotowaniach brytyjska rakieta „Blue Streak" wystartowała 5 czerwca br. z poligonu Woomera, na pustyni w południowej Australii. 21-metrowa rakieta, ważąca 92 tony, wzniosła się na wysokość 240 km, osiągając prędkość około 14 000 km/h. Dopływ paliwa do silnika w czasie lotu został przerwany automatycznie o 7 sekund wcześniej, niż przewidywano. W związku z tym rakieta zamiast pokonać 1 600 km, upadła w odległości około tysiąca km od miejsca startu.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Czechosłowacja. Wydano tu serię znaczków poświęconą kosmonautom ZSRR i USA. Seria ta składa się z ośmiu znaczków, wykonanych na papierze kremowym (kilka znaczków reprodukujemy).

Znaczek za 30 h. niebiesko-czarny przedstawia J. A. Gagarina w hełmie kosmicznym i jego statek kosmiczny; znaczek za 60 h. c. zielono-karminowy — G. S. Titowa i znaczek za 80 h. karminowo-fioletowy — J. H. Glenna; znaczek za 1 koronę niebiesko-fioletowy — S. M. Carpentera; znaczek za 1,20 korony ceglasto-szary — P. R. Popowicza i A. G. Nikołajewa; znaczek za 1,40 korony czarno-zielony — W.M. Schirrę; znaczek za 1,60 korony, fioletowo-c.-zielony — G. L. Coopera; znaczek za 2 korony granatowo-czerwony — W. W. Tiereszkową i W. F. Bykowskiego. Wszystkie znaczki wykonano w wymiarze obrazka 29x49 mm.

* * *

ONZ. Wycofano z obiegu znaczki lotnicze o wartościach nominalnych 15 c i 25 c, wydane w latach 1951/57. Na ich miejsce wprowadzono do obiegu dwa nowe znaczki lotnicze 15 c i 25 c.

Na znaczku 15 c. purpurowo-zielono-żółtym przedstawione są symboliczne loty dookoła globu ziemskiego, zaś na znaczku 25 c brunatno-czerwono-niebiesko-czarnym przedstawiony jest samolot odrzutowy, którego skrzydła przechodzą w kopertę lotniczą z emblematem ONZ.

* * *

Peru. W związku z pięćdziesięcioleciem przelotu nad Alpami, dokonanego przez lotnika Jorge Chavez, wydano znaczek lotniczy 5s z jego podobizną.

B. KUROWSKI



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

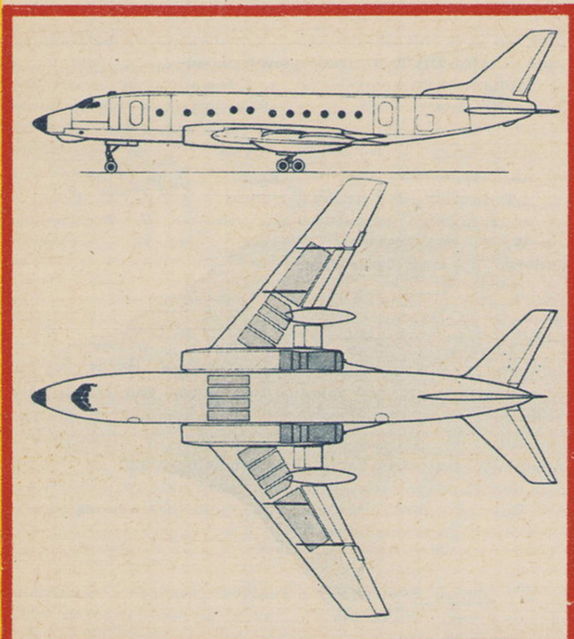
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4552 Z-18

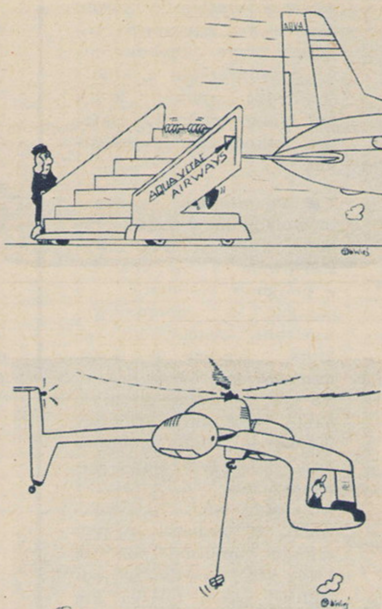
SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

TU-124



Radziecki odrzutowiec pasażerski średniego i krótkiego zasięgu Tu-124 jest jednym z najlepszych na świecie w tej klasie samolotów. Oto rysunek w dwóch rzutach Tu-124. Fragmenty ciemne — silniki, jaśniejsze — zbiorniki paliwa.



„FOKA" NA WĘGRZECH



Coraz więcej polskich wyczynowych „Fok" znajdujemy na lotniskach wielu krajów świata. Bardzo zadowoleni są z zalet „Fok" nasi południowi przyjaciele Węgrzy. Na zdjęciu: „Foka" w węgierskich barwach i węgierscy piloci.
Foto: „Repüles'

LATAJĄCY DŹWIG



Jednym z najbardziej znanych śmigłowców-dźwigów jest amerykański WF-S-64. Na zdjęciu powyżej widzimy w jaki sposób WF-S-64 radzi sobie z udźwigiem i transportem na miejsce zainstalowania ogromnego masztu linii wysokiego napięcia. *Foto: „Flugwelt"*

Marina Popowicz ustanowiła rekord międzynarodowy



Żona kosmonauty radzieckiego nr 4 — Marina Popowicz, ustanowiła rekord międzynarodowy. Startując na czechosłowackim odrzutowcu L-29, przeleciała na wysokości 5 000 metrów trasę zamkniętą długości 100 km ze średnią prędkością 600 km/h. Jest to rekord w klasie samolotów sportowych o ciężarze do 3 000 kG, nie tylko w klasie kobiet, ale również i mężczyzn. Na zdjęciu: Marina Popowicz po wykonaniu rekordowego lotu.
Foto: „Sowietskij Patriot"

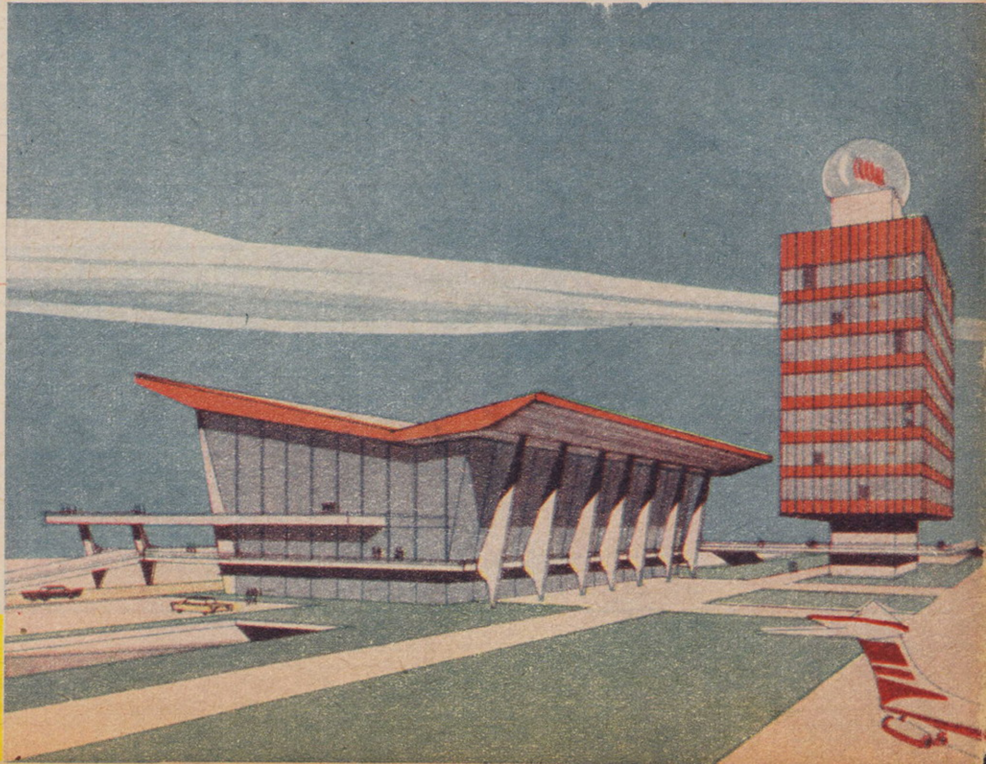
ŚMIGŁOWCE W ZATOCE PERSKIEJ



Ciężką służbę pełnią śmigłowce Westland „Whirlwind", dowożąc personel i zaopatrzenie w materiały i żywność do nawodnych wież wiertniczych w Zatoce Perskiej (poszukiwania ropy naftowej). Stałym zjawiskiem w tym rejonie są temperatury 50 stopni Celsjusza.
Foto: „Interavia" (2)

NOWOCZESNY DWORZEC LOTNICZY

W pracowniach czechosłowackich inżynierów powstają piękne projekty nowoczesnych dworców lotniczych, zwracające uwagę śmiałością architektonicznych rozwiązań. Oto projekt opracowany przez inż. inż. Jarosława Mayera i Mirosława Vlcka.
Foto: „Letecky Obzor"





NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 30 ● LIPIEC 1964

DWADZIEŚCIA LAT PODNIEBNYCH SZLAKÓW

DWUDZIESTOLETNIA już blisko powojenna historia Polskich Linii Lotniczych LOT zaczęła się praktycznie od punktu zerowego. Zawierucha wojenna pochłonęła nasz tabor latający, pozostawiła ciężkie zniszczenia w urządzeniach naziemnych, rozproszyła po świecie personel. Pionierski okres odbudowy rozpoczął się 26 marca 1945 roku z momentem inauguracji okrężnej linii krajowej, łączącej Warszawę z Łodzią, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem.

W tym samym roku nastąpiło uruchomienie trzech jeszcze połączeń krajowych, ale o prawdziwym rozwoju komunikacji powietrznej można mówić dopiero od roku 1946. Zreorganizowano wówczas system linii krajowych, — zastępując szlaki okrężne — bezpośrednimi połączeniami stolicy z poszczególnymi miastami kraju. W tym też czasie LOT wyszedł na arenę międzynarodową, uruchamiając pierwsze swe połączenie zagraniczne — do Berlina, przedłużone wkrótce do Paryża.

Nastąpił teraz szybki i pomyślny rozwój przedsiębiorstwa. W 1946 roku uruchomiono jeszcze linie do Sztokholmu i Pragi, następnie zaś — do Belgradu, Budapesztu, Kopenhagi, Brukseli, Bukaresztu, Sofii, Wilna i Moskwy. Gdy w 1945 r. polskie samoloty wykonały 1555 lotów, przeleciały 400 tys. km i przewiozły 26845 pasażerów oraz 387 ton przesyłek, to w roku 1955 wykonano 12623 loty, przelatując 4779 tys. km i przewożąc 159170 osób i 2763 t przesyłek.

W swej działalności Polskie Linie Lotnicze LOT opierają się głównie na sprzęcie radzieckim. W 1949 r. wprowadzono samoloty typu Ił-12. W latach 1954 — 1957 pojawiła się u nas także i ulepszona wersja tego typu — 26-miejscowe Iły-14. Jedną z przełomowych dat w powojennej historii LOT-u był rok 1961, kiedy to wprowadzono do eksploatacji pierwsze samoloty o napędzie turbośmigłowym — typu Ił-18.

Posiadanie tego nowoczesnego sprzętu umożliwiło LOT-owi otwarcie pierwszej linii sięgającej poza granice naszego kontynentu. Jest to czynne od roku połączenie z Warszawy poprzez Wiedeń do Kairu. Inne uruchomione w ostatnich latach połączenia — to linie do Londynu, Zurichu, Amsterdamu, Rzymu i Sztokholmu — ta ostatnia wznowiona w br.

W roku 1963 polskie samoloty wykonały 13412 lotów na dystansie 6834 kilometrów, przewożąc 237929 pasażerów i 5063 tony przesyłek. Bilans lat powojennych polskiej komunikacji powietrznej zamyka się liczbą ok. 100 milionów przelecianych kilometrów, prawie 3 milionów przewiezionych pasażerów oraz 50 tys. ton przesyłek.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ ПОДНЕБЕСНЫХ ТРАСС

У истоков двадцатилетней истории Польских авиационных линий ЛОТ мало было обнадеживающих факторов: война уничтожила буквально весь наш воздушный флот, полностью разрушила аэродромные устройства, разбрасала по всему свету персонал. Восстановление гражданского воздушного флота началось 26 марта 1945 г.: в этот день открылось регулярное сообщение на окружной трассе, соединяющей Варшаву с Лодзью, Краковом, Жешовом и Люблином.

В том же году были открыты еще три воздушных линии, однако о настоящем развитии в нашей стране воздушного сообщения решили события 1946 года. В итоге проведенной реорганизации окружные линии были заменены линиями прямого сообщения, соединяющими столицу с крупнейшими городами страны. В это же время ЛОТ начал свою деятельность и на международной арене, открыв свою первую заграничную линию — в Берлин, вскоре продленную до Парижа.

Началось успешное и стремительное развитие польского воздушного флота и авиационного транспорта. В 1946 году Польские авиалинии ЛОТ открыли сообщение со Стокгольмом и Прагой, а затем — с Белградом, Будапештом, Копенгагеном, Брюсселем, Бухарестом, Софией, Вильнюсом и Москвой.

В 1945 году самолеты польского гражданского воздушного флота совершили 1555 полетов, налетали 400 000 км и перевезли 26845 пассажиров, 387 тонн грузов. Десять лет спустя, в 1955 году было совершено 12623 полета, налетано 4 779 000 км, перевезено 159 170 пассажиров и 2763 тонны грузов. В своей деятельности Польские авиационные линии ЛОТ базируются, главным образом, на советские самолеты. В 1949 году впервые были закуплены самолеты Ил-12, а в 1954—1957 гг. появился у нас также и усовершенствованный вариант — 26-местные самолеты Ил-14.

Переломным моментом в истории ЛОТа был 1961 год: в эксплуатацию были введены первые турбовинтовые лайнеры Ил-18. Наличие этих мощных воздушных кораблей позволило ЛОТу перешагнуть границы нашего континента: год тому назад открылось сообщение на трассе Варшава — Вена — Каир. За последние годы Варшава связалась нитями поднебесных трасс с Лондоном и Цюрихом, Амстердамом и Римом; вновь в текущем году наладилось сообщение со Стокгольмом.

В 1963 г. польские самолеты совершили 13412 полетов, преодолели 6 834 000 км, перевезли 237 929 пассажиров и 5063 тонны грузов. А всего за почти двадцать послевоенных лет самолеты с эмблемами польского гражданского воздушного флота налетали около 100 миллионов километров, перевезли почти 3 миллиона пассажиров и 50 000 тонн грузов.

20 YEARS IN THE SKY

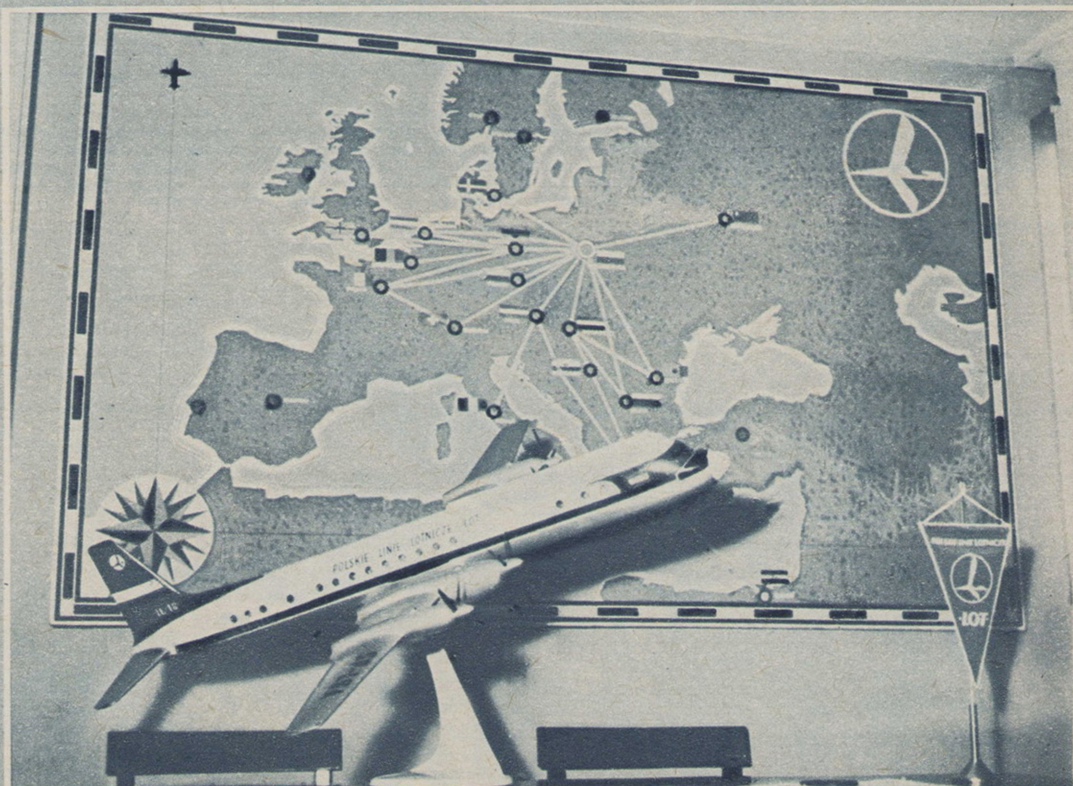
NEARLY 20 years ago, soon after te war, the civil aviation in Poland had to be rebuilt from scratch. During the last war, LOT's flying equipment and the maintenance base were destroyed, whereas the personnel was dispersed all over the world. LOT was reactivated already on the 6th March 1945 and inaugurated a round-way home service linking Warsaw to Łódź, Cracow, Rzeszów and Lublin. 3 other home services started in the same year, but the real development of air communication took place in 1946. The round-way services were replaced by direct flights linking Warsaw with other cities in Poland, and LOT started operations to Berlin, very soon extended to Paris.

Since then every year was marked with the opening of new international routes covering Stockholm, Prague, Belgrade, Budapest, Copenhagen, Brussels, Bucarest, Sofia, Wilno and Moscow. In 1945 LOT carried 26.845 passengers and 387 tons of freight and covered 400 thousand kilometers in 1555 flights, whereas in 1955 the number of flights has grown to 12623 covering 4779 thousand kilometers and carrying 159170 passengers and 2763 tons of freight.

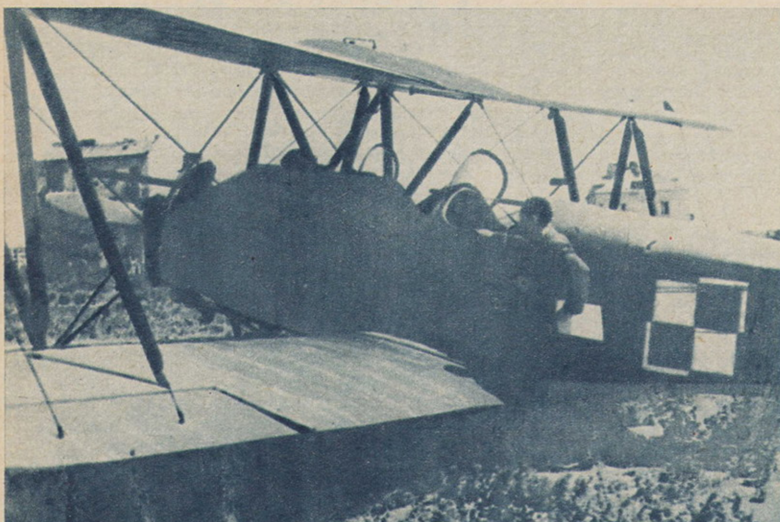
The activity of Polish Airlines LOT is based mainly on USSR equipment. In 1949 the Ilyushin 12 were brought into operation. In 1954 to 1957 LOT had already the Ilyushin's 14 with 26 seats. However LOT's „great day" was in 1961 when they brought into operation the first turbo-props Ilyushin's 18.

This modern and up to date equipment enabled LOT to open a new long range route from Warsaw through Vienna to Cairo. The other international routes which came into operation during the last few years are London, Zurich, Amsterdam, Rome and the reinstated lately route to Stockholm.

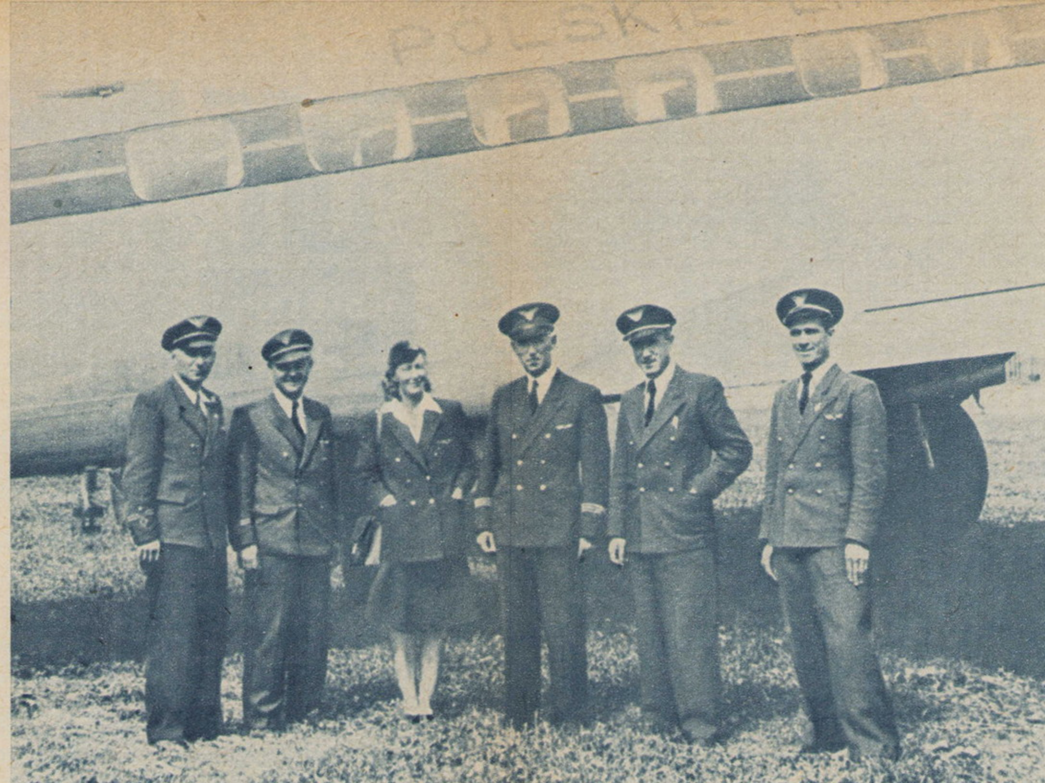
In 1963 Polish Airlines LOT operated 13412 flights covering 6834 thousand kilometers and carrying 237929 passengers and 5063 tons of freight. As a whole during the last 20 years Polish Airlines LOT covered 100 milion kilometers and carried nearly 3 million passengers and 50 thousand tons of freight.



1944 - 1964



To zdjęcie (z lewej) należy do prehistorii powojennego okresu komunikacji powietrznej w Polsce. Oto już na jesieni 1944 roku, w toku trwających jeszcze na terenie naszego kraju działań wojennych, Wojska Lotnicze uruchomiły połączenia między najważniejszymi ośrodkami wyzwolonej części kraju, obsługiwane przez samoloty Po-2. Przewoziły one zarówno pasażerów jak i pocztę.

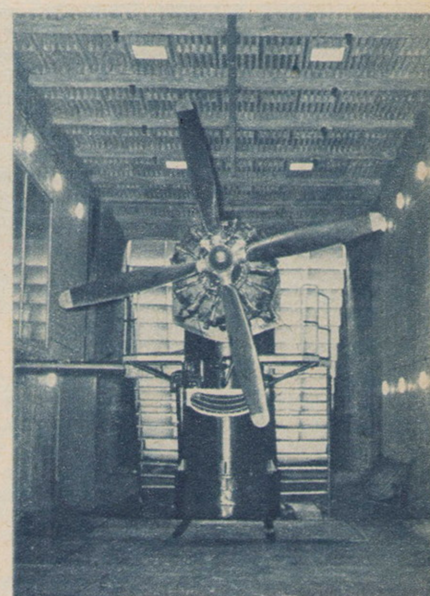


Rok 1947. Przed samolotem „Languedoc" jedna z pierwszych stewardess — Aldona Skirgiełło-Górecka (od prawej): W. Kieżelis, J. Badawski, K. Długaszewski.

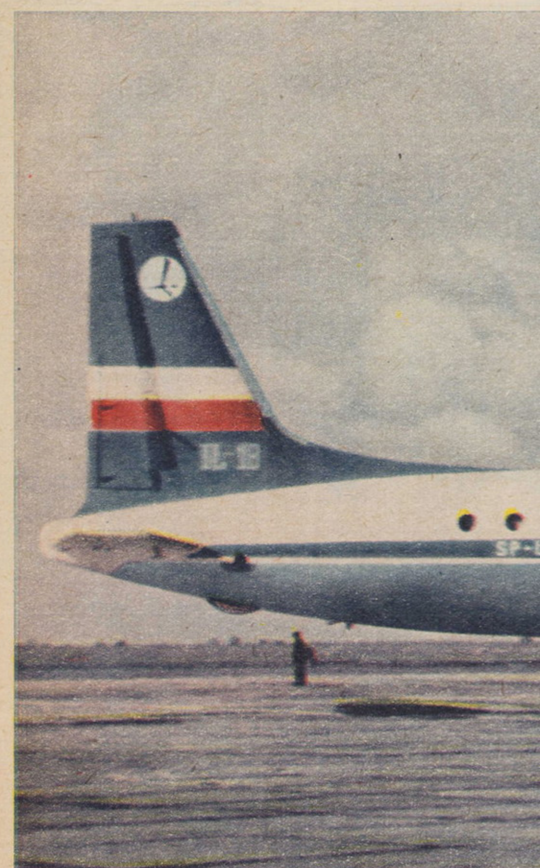


Ustępujące pod ciosami Armii Radzieckiej wojska niemieckie pozostawiły na polskich lotniskach wysadzone w powietrze hangary i podziurawione lejami od bomb pasy startowe. Tak oto wyglądały (wyżej) zabudowania warszawskiego Okęcia w pierwszych miesiącach po wyzwoleniu. Niżej: Na pamiątkowej fotografii — załoga samolotu i uczestnicy lotu inauguracyjnego na pierwszej linii reaktywowanego LOT-u w dniu 26 marca 1945 roku. Ze względu na możliwe wciąż spotkania z nieprzyjacielskimi samolotami, transportowe Li-2 zaopatrzone były w obrotowe wieżyczki z karabinami maszynowymi.





Na Okęciu wyrosła baza techniczna LOT-u, z najnowocześniejszą w kraju hamownią silników. Dzięki temu — jakkolwiek LOT posługuje się sprzętem importowanym, to jednak znaczną większość prac remontowych wykonuje się w kraju, zaoszczędzając cenne dewizy. Niżej: W 1962 roku oddano do użytku wielki hangar, jeden z największych tego rodzaju obiektów w państwach socjalistycznych. Nawet fragmentaryczna fotografia daje pojęcie o rozmiarach tego kolosa.



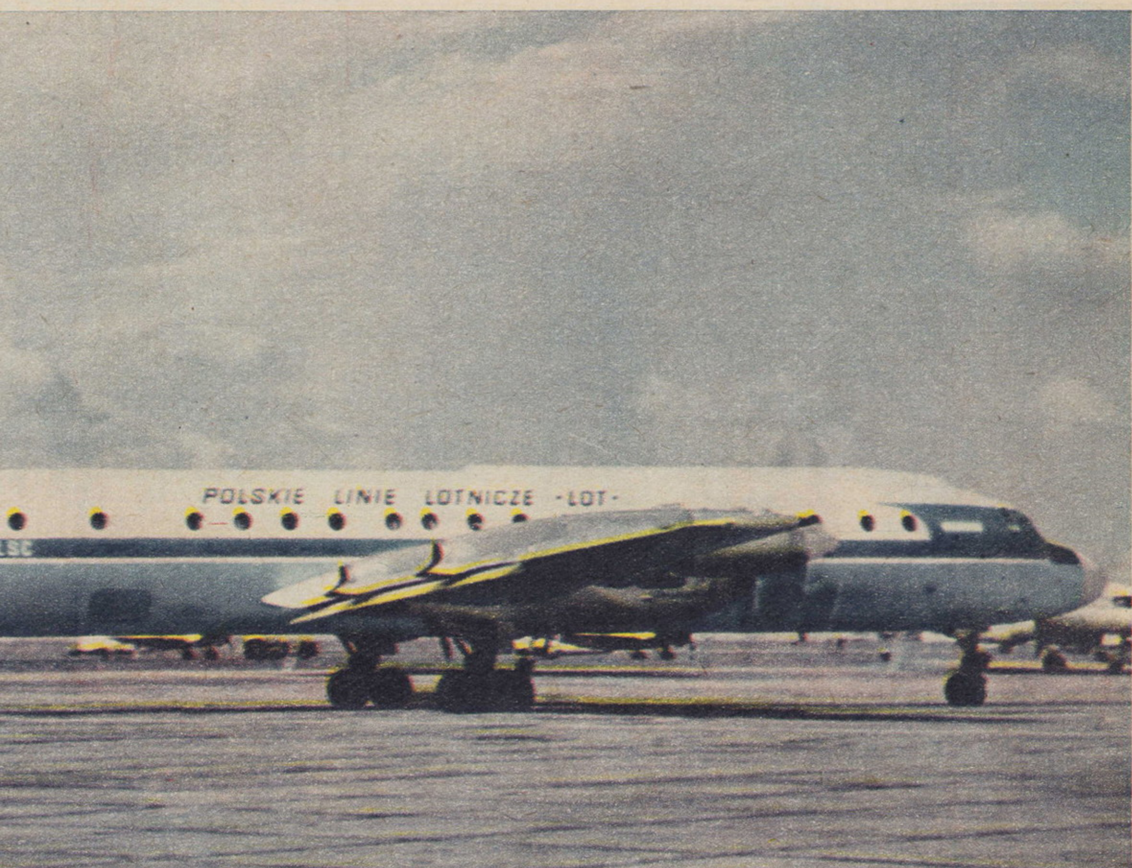


Blond stewardessa LOT-u i ciemnoskóry Egipcjanin w tradycyjnym fezie — to jedna z charakterystycznych migawek z inauguracji (w 1963 roku) pierwszego międzykontynentalnego połączenia Polskich Linii Lotniczych LOT, łączącego Warszawę z Kairem.





Ważnym czynnikiem sprawnego funkcjonowania współczesnej linii lotniczej są jej zagraniczne przedstawicielstwa. LOT posiada ich w tej chwili 17. Wiele z nich mieści się w reprezentacyjnych, efektownie urządzonych lokalach, jak np. widoczny na zdjęciu wyżej, paryski.



Jednym z przełomowych momentów powojennej historii LOT-u było wprowadzenie do eksploatacji pierwszych samolotów turbośmigłowych, typu Il-18 (wyżej). Te potężne, 87-miejscowe maszyny, wykonują dziś przeszło 45% całkowitej pracy przewozowej przedsiębiorstwa.

Pozornie — codzienny obrazek z życia portu lotniczego. Tym razem jednak chodzi o początek jeszcze jednego etapu w rozwoju LOT-u: wznowienia komunikacji na trasie do Sztokholmu, co nastąpiło z dniem 4 czerwca bieżącego roku (z prawej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7), Z. Jóźwiak (2) i archiwum.



KRONIKA



Znakomity aktor angielski pochodzenia polskiego, John Gielgud, po wielkim sukcesie odniesionym w Warszawie w czasie jednorazowego recitalu szekspirowskiego odleciał do Kopenhagi na pokładzie polskiego „Viscounta".



Zastępca dyrektora generalnego British Council w Londynie, Mr. H. F. Oxbury, po służbowym pobycie w Warszawie, drogę powrotną do Anglii odbył na pokładzie polskiego samolotu.

●

Irena Santor, popularna piosenkarka polska, wyleciała wraz z zespołem „Zgaduj Zgaduli" na występy do Pragi. Na zdjęciu: sympatyczny zespół pozuje naszemu reporterowi na schodkach polskiego Iła-14.



Ekipa kolarzy belgijskich na tegoroczny Wyścig Pokoju na trasie Warszawa — Berlin — Praga, drogę z Brukseli do Warszawy odbyła na pokładzie polskiego Iła--8. Na zdjęciu z prawej: kolarze belgijscy ze słynnym Spruytem (czwarty od prawej) pozują do zdjęcia na tle samolotu.

●

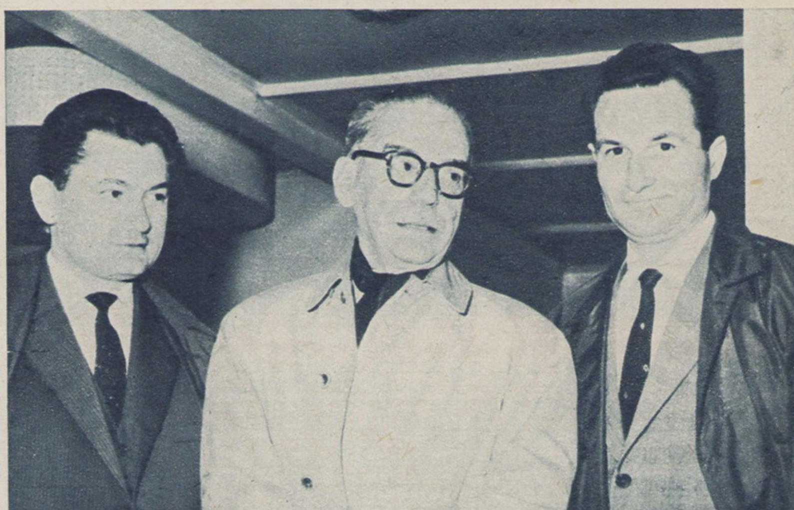
Grupa dziennikarzy francuskich (z tygodników „La Voix du Nord" i „Le Dauphine Libere" oraz przedstawicieli radia i telewizji przyleciała do Polski w celu zapoznania się z atrakcjami turystycznymi naszego kraju (zdjęcie niżej).







Dnia 4 czerwca br. o godz. 12.20 na lotnisku Arlanda w Sztokholmie wylądował polski samolot wznawiając po kilkunastoletniej przerwie regularną komunikację lotniczą między Polską a Szwecją. Reprezentant PLL LOT w Kopenhadze p. Zbigniew Nawrot wydał z tej okazji cocktail w restauracji Jetorama na lotnisku sztokholmskim, w którym wzięło udział 50 osób, wśród nich przedstawiciel dyrekcji LOTu, zastępca dyrektora d/s Eksploatacji — Kazimierz Wierzbicki, przedstawiciele ambasady polskiej w Sztokholmie, przedstawiciele SASu i innych towarzystw lotniczych akredytowanych w Sztokholmie, dyrektor lotniska Arlanda oraz wiele innych oficjalnych osobistości. Na zdjęciu wyżej: dyrektor Kazimierz Wierzbicki przed odlotem do Sztokholmu.



W Warszawie bawił ostatnio Ivo Andrić, światowej sławy pisarz jugosłowiański, laureat nagrody Nobla. Na zdjęciu: Ivon Andrić w towarzystwie żegnających go przedstawicieli Związku Literatów Polskich, na parę minut przed zajęciem miejsca na pokładzie polskiego Iła-14, którym odleciał do Belgradu.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7)



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 261, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA. Wkładka do numeru 27 (678) z dnia 5. VII. 1964 r. tygodnika „Skrzydlata Polska".